

- Voorstel aan** : Gemeenteraad van 18 april 2011
- Door tussenkomst van** Raadscommissie van 5 april 2011
- Nummer** :
- Onderwerp** : Dilemma keuzes project Ontwikkeling Stationsgebied
- Bijlage(n)**
1. Rapportage bewonersreactie
  2. Resume's dilemma keuzes
  3. Concept raadsbesluit
- Samenvatting** : Vanuit de inventarisatie van belangen van omwonenden en stakeholders kwamen tegengestelde belangen naar voren; dilemma's. Deze dilemma's zijn gevisualiseerd en ambtelijk doorgenomen, besproken met specifieke bewonersgroepen en 26 januari jl. voorgelegd aan omwonenden. De uitkomsten van deze verschillende raadplegingen worden u in dit raadsvoorstel voorgelegd en besproken. Op basis van uw beslissingen kan het programma van eisen voor het stedenbouwkundig plan definitief worden gemaakt.
- Voorgestelde beslissing** : Het programma van eisen ten behoeve van de realisatie van het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling van het stationsgebied concretiseren op basis van de volgende keuzes:
- Realisatie bussluis in Nieuwe Stationsweg ter hoogte van de aansluiting met de Oude Middelhorst
  - Uitwerking P+R op basis van samengevoegde in- en uitrit
  - Groen als thema hanteren voor uitwerking plan en beeldkwaliteitsplan
  - Dilemma 1; vormgeving Stationsresidence: keuze voor laag, breed volume;
  - Dilemma 2; grootte P+R  $\leftrightarrow$  Bouwvolume: keuze voor P+R conform PvE NS-Poort; geen groter bouwvolume;
  - Dilemma 3; omvang begane grondlaag Stationsresidence: Primaire keuze voor 'commerciële plint' in overeenstemming met bovenliggend volume. In bestemmingsplan te zijner tijd wel een wijzigingsbevoegdheid opnemen. Indien aan de orde, op basis van concreet plan overweging opnieuw voorleggen aan omwonenden;
  - Dilemma 4; inrichting Stationsplein: keuze voor behoud lindeboom. Verdere inrichting nader te bepalen in overleg met gebruikers, omwonenden en overige stakeholders. Keuze voor opsnoeien laten afhangen van deze besprekingen;
  - Dilemma 5; parkeersituatie Oosterhaar: definitieve keuze uitstellen en afhankelijk maken van evaluatie met bewoners 1 jaar na oplevering nieuwe situatie. Ten behoeve hiervan binnen de grondexploitatie geld te reserveren.

## INFORMATIE VOORAF

### Inleiding

#### *Voorgeschiedenis*

In oktober 2008 is door u besloten de ontwikkeling van het Stationsgebied verder te laten uitwerken op basis van 'scenario 1, model 1'. Daar heeft u indertijd een aantal voorwaarden aan gekoppeld en op basis daarvan is door ons college in juni 2009 een projectplan voor de verdere uitwerking vastgesteld. Belangrijk aspect is daarbij het draagvlak geweest en daarmee de wijze waarop de burgerparticipatie zou worden ingericht. In verband hiermee hebben we meerdere bewonersavonden georganiseerd waarbij door betrokkenen kon worden aangegeven waar wij bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan rekening mee moesten houden. Parallel zijn diverse stakeholders gevraagd hun inbreng te leveren. In januari 2010 hebben wij u, op basis van een tussenstand in de uitwerking en de te verwachten kosten, gevraagd om een krediet voor de realisatie van de fiets- voetgangerstunnel. Dit krediet maakte het mogelijk om de gehele ontwikkeling op basis van een gesloten grondexploitatie voort te zetten.

#### *Wijzigingen in aanpak*

In deze fase was het de bedoeling om in de zomer van 2010, na bespreking met omwonenden, een stedenbouwkundig plan aan u voor te leggen. In maart 2010 werd echter duidelijk dat om de verwachte en gerekende subsidie (à € 850.000,-) 'substantiële projecten' van de Regio te verkrijgen, de goedkeuring van het kwaliteitsteam van de Regio noodzakelijk was. Dat participatieproces van het kwaliteitsteam vroeg veel tijd. Uiteindelijk is begin 2011 het definitieve positieve advies ontvangen en is de subsidie veilig gesteld. Door het proces met de regio heeft de uitwerking echter wel vertraging opgelopen. De inbreng van het kwaliteitsteam is bovendien van invloed geweest op delen van de uitwerking. Verder hebben we er bij de uitwerking voor gekozen om niet zoals gebruikelijk, na afweging de gemeentelijke voorkeur beargumenteerd te presenteren, maar een aantal van de afwegingen (dilemma's) voor te leggen aan omwonenden en te peilen waar hun voorkeur naar uitgaat. Zo wordt de uitwerking van het stedenbouwkundig plan vroegtijdig mede bepaald door bewoners en hoeven niet achteraf afwegingen te worden bijgesteld.

### Dilemmabespreking

#### *Aanleiding en verwerking*

Op basis van de werksessies die met omwonenden zijn gehouden en de inbreng van diverse stakeholders is gewerkt aan het opstellen van een programma van eisen. Bij het opstellen hiervan bleek sprake te zijn van een aantal tegengestelde belangen; dilemma's. Een aantal van deze dilemma's is van grote invloed op de stedenbouwkundige uitwerking en raakt het publieke belang. Om die reden hebben wij gekozen deze dilemma's ook voor te leggen aan omwonenden en hun mening te peilen, alvorens het programma van eisen definitief te maken<sup>1</sup>. Daarmee ontstaat een eenduidig en gedragen programma van eisen op basis waarvan het stedenbouwkundig plan kan worden uitgewerkt. Omdat nu naar verwachting minder discussie over het stedenbouwkundig plan zal ontstaan, kan deze besluitvorming eenvoudiger doorlopen worden. Het stedenbouwkundig plan zal allereerst door ons college worden goedgekeurd en gepresenteerd aan omwonenden. Vervolgens zal het ter vaststelling en met de reguliere mogelijkheden van inspraak door omwonenden, aan u worden voorgelegd.

<sup>1</sup> Een concept PvE, uitgaande van de voorgestelde beslissingen, is voor u ter inzage gelegd. Deze is echter geen formeel onderdeel van de besluitvorming

### *Vorbereiding en werkwijze*

Na vaststelling van de dilemma's zijn deze binnen het projectteam besproken. Om de discussies zowel ambtelijk en publiekelijk goed te kunnen voeren, is gekozen voor een bespreking op basis van gevisualiseerde varianten. Door de firma Via Drupsteen zijn zogenaamde bolfoto's gemaakt waarin zij de plannen tot nu toe digitaal kunnen monteren. Daarbij zijn in deze fase ook de varianten opgenomen<sup>2</sup>. Door toepassing van deze techniek kan de discussie plaats vinden op basis van werkelijke beelden en wordt een 'vervulde' discussie op basis eigen beeldvorming en interpretatie voorkomen. De gevisualiseerde dilemma's zijn vervolgens eerst ambtelijk besproken. Aansluitend is een informatie-avond voorbereid voor 26 januari jl. waar u ook voor uitgenodigd bent geweest. Parallel zijn drie groepen direct belanghebbenden uitgenodigd<sup>3</sup> waarmee separaat is gesproken. Deze drie raadplegingen zijn de input geweest voor de afweging die wij ten aanzien van de dilemma's hebben gemaakt. In dit raadsvoorstel gaan wij met name daar verder op in, daarnaast zijn er aantal andere keuzes die wij met dit voorstel willen vastleggen.

### **Opzet raadsvoorstel**

Met dit raadsvoorstel leggen wij twee aspecten van de planontwikkeling Stationsgebied aan u voor. Ten eerste gaan we in op de aangegeven dilemma's, maar daar aan voorgaand zijn er ook een aantal keuzes; planuitwerkingen die we aan u voorleggen.

### *Planuitwerkingen*

De planuitwerkingen zijn door ons gemaakte keuzes, die weliswaar geen onderdeel vormen van de dilemmabespreking, maar wel afwegingen bevatten en die bepalend zullen zijn voor de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan. De keuzes zijn concretisering van binnen het 'scenario 1, model 1' min of meer nog open staande mogelijkheden en overwegingen, die in enkele gevallen wel al als optie bij bewonersavonden aan de orde zijn geweest. De keuzes bij deze planuitwerkingen zullen hieronder kort worden onderbouwd en toegelicht.

### *Dilemma-keuzes*

De dilemma-keuzes zijn feitelijk 5 afzonderlijke besluiten. Hieronder zullen deze afzonderlijk worden besproken op basis van een gelijke opzet. Allereerst wordt het dilemma kort beschreven, vervolgens wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van de drie raadplegingen<sup>4</sup>. Dan volgt een afweging, gebaseerd op de uitkomsten en het verloop van de dilemmabesprekingen, en wordt op basis daarvan u een voorstel gedaan ten aanzien van de keuze.

## **BESPREKING EN OVERWEGINGEN**

### **Planuitwerkingen**

#### *Afsluiting Nieuwe Stationsweg*

U heeft zelf ten tijde van de behandeling van de diverse scenario's (oktober 2008) de problematiek rondom de aansluiting Nieuwe Stationsweg – Oude Middelhorst aan de orde gesteld. Deze kruising leidt tot gevaarlijke situaties, met name direct na het passeren van een trein. In het proces tot nu toe zijn diverse mogelijkheden (afsluiten, eenrichtingsverkeer, verplaatsen) de revue gepasseerd. Om een zo veilig mogelijke situatie te creëren is nu gekozen voor een volledige afsluiting. Parallel heeft echter ook de routing van de bus een rol gespeeld. Vanuit veiligheidsoverwegingen was het gewenst de bus van het Stationsplein af te halen (de bus draait nu een rondje rond de Lindeboom en zou in de toekomstige situatie de

<sup>2</sup> Deze varianten zijn nu via internet ook raadpleegbaar: [www.stationharenverbindt.nl](http://www.stationharenverbindt.nl); onder 'actueel' vindt u het onderwerp 'Dilemma's'

<sup>3</sup> Bewoners Stationsflat (Marke), aan Stationsplein; bewoners Wederikweg 52 - 60, nabij Walstroflat; bewoners Middelhorsterweg 4-16, achterzijde P+R.

<sup>4</sup> Als bijlage is een rapportage van de bewonersreacties opgenomen, hierin vindt u de volledige weergave van de publieke dilemmabespreking van 26 januari jl.. Het deel met de besprekingen met de bewonersgroepen ligt voor u ter inzage.

fietsroutes doorkruisen). In eerste instantie werd gedacht aan een routing via de gescheiden in- en uitrit van de P+R.

Parallel werd duidelijk dat hoogstwaarschijnlijk de lijndienst vanaf 1 januari 2012 zal worden vervangen door een servicebus. Omdat wij (als gemeente) bepalen welke route deze bus zal gaan rijden, is gekozen voor de meest optimale situatie / routing; via de Nieuwe Stationsweg (aansluiting Oude Middelhorst); passagiers afzetten nabij Stationsresidence en via Nieuwe Stationsweg (aansluiting Middelhorsterweg) doorrijden.

*In verband met deze combinatie wordt u voorgesteld de Nieuwe Stationsweg af te sluiten en te voorzien van een bussluis.*

#### *Opzet P+R; gescheiden in- en uitrit*

Uit besprekingen met de eigenaar van het pand ten noorden van de huidige P+R is gebleken dat deze bereid is mee te werken aan een afgestemde indeling van de twee parkeerplaatsen zodat het grondgebruik kan worden geoptimaliseerd. Daarbij heeft ook de overweging gespeeld om, door gebruik te maken van de huidige inrit van de parkeervoorziening van dit kantoorgebouw, een gescheiden in- en uitrit voor de P+R te realiseren. Deze (ambtelijke) voorkeur is, vanwege een grotere veiligheid voor het fietsverkeer op de Nieuwe Stationsweg (oost-west) én een tweede vluchtmogelijkheid vanaf de P+R, ook op 26 januari gepresenteerd. Overleg met de direct belanghebbenden (bewoners Middelhorsterweg 4-16) maakte echter duidelijk dat hun belangen met deze keuze ernstig zouden worden geschaad. Omdat bovendien een belangrijke aanleiding, i.c. de routing van de bus, is komen te vervallen, is in overleg met de verkeerskundige een heroverweging gemaakt.

*In afwijking van hetgeen op 26 januari aan omwonenden is gepresenteerd wordt u voorgesteld de opzet van de P+R nu uit te werken op basis van een samengevoegde in- en uitrit op de bestaande plek. Een tweede (nood)vluchtweg kan eventueel via de bussluis of alsnog via de inrit van de private parkeerplaats worden gerealiseerd.*

#### *Groen als thema*

Haren als groen dorp is altijd al een belangrijk thema geweest. Ook in de werksessie met bewoners over architectuur, is dit als thematologie aan de orde geweest. In de besprekingen met het kwaliteitsteam van de Regio werd dit belang nog eens onderstreept. Haren onderscheidt zich, zeker langs het spoortracé Zwolle-Groningen, door haar groene karakter. Zij acht het van belang dat dit thema in aankleding van het gebied en architectuur een belangrijke rol speelt. *Wij stellen u voor dit advies over te nemen.*

### **Dilemma's**

#### *Dilemma 1; vormgeving Stationsresidence*

Omschrijving: Uitgangspunt voor de uitwerking van het gebouw aan de westzijde van het spoor is tot nu toe steeds een hoog, smal gebouw van 6 bouwlagen geweest. Door omwonenden is dit ter discussie gesteld en ook bij de bespreking met het kwaliteitsteam van de regio is over het ruimtelijk effect van deze keuze gesproken. Omdat de financiële uitgangspunten met de vaststelling van de GREX echter zijn vastgelegd, kan alleen sprake zijn van een lager (4 bouwlagen) bouwvolume wanneer het verkoopbare woonoppervlak gelijk blijft en dus het volume breder wordt.

Raadplegingen: *De ambtelijke voorkeur* gaat uit naar een smal, hoog gebouw. Het ruimtelijk effect hiervan is sterker, de massaliteit geringer. Door *direct omwonenden* (bewoners Stationsflat) wordt een voorkeur uitgesproken voor een laag, breed volume, dat minder in het oog springt en minder hun privacy schendt. Ook de *peiling* spreekt een voorkeur uit voor een laag, breed volume (57 laag-breed; 13 hoog-smal).

**Afwegingen:** Bij de besprekingen met het kwaliteitsteam is gesproken over de feitelijke betekenis en het ruimtelijk effect van het 'landmark'. Het belang van een 'markant', herkenbaar gebouw op deze plek wordt onderstreept, het feitelijke effect als 'landmark' (herkenningspunt) is met 6 lagen zeer beperkt. Daarbij wordt evenals door omwonenden getwijfeld of de herkenbaarheid tot uiting moet komen in hoogte of dat dat niet beter in vormgeving kan worden gezocht (groene architectuur; zie 'groen als thema'). Op basis van deze kanttekeningen waren wij twijfelachtig in onze keuze. Naar aanleiding van de peilingen kiezen wij voor de meest gedragen optie.

**Voorstel:** Wij stellen u voor het stedenbouwkundig plan ten aanzien van de Stationsresidence uit te werken op basis van een laag (4 bouwlagen) breed volume (optie B).

#### *Dilemma 2; grootte P+R versus bouwvolume*

**Omschrijving:** De grootte van de P+R is in de plannen tot nu toe bepaald door de eis van NS-Poort van 200 parkeerplaatsen. Deze aantallen zijn gebaseerd op prognoses. Onderzoek van verkeerskundig bureau BVA bevestigde dit aantal. Door omwonenden is de vrees geuit / gesteld dat deze parkeerplaats te klein zou zijn en dat het beter zou zijn een grotere parkeerplaats te realiseren. Ook hier geldt dat de financiële uitgangspunten zijn vastgesteld en dat alleen naar mogelijkheden kan worden gezocht om de parkeerplaats te vergroten zonder extra kosten. Daarbij is van belang dat een grotere parkeerplaats hogere realisatiekosten met zich mee brengt, maar dat bovendien de grond die hiervoor beschikbaar moet worden gesteld, in de huidige grondexploitatie als te verkopen woningbouwgrond is opgenomen. Ook de inkomsten zullen dus gaan teruglopen. Dit totaal kan worden opgevangen door extra bouwvolume toe te voegen, waardoor meer inkomsten uit de woningbouwgronden kan worden gehaald. Voor 40 extra parkeerplaatsen zou op alle woningbouwblokken (Stationsresidence en Walstrocomplex) een extra woonlaag moeten worden toegevoegd.

**Raadplegingen:** *De ambtelijke voorkeur* was verdeeld. Exacte gegevens geven aan dat 200 parkeerplaatsen voldoende zijn. Een keuze voor meer parkeerplaatsen is 'voor de zekerheid' en gebaseerd op een veronderstelling. Aan de andere kant zijn er na realisatie van de plannen geen uitbreidingsmogelijkheden meer voor de P+R. Door *direct omwonenden* (bewoners Stationsflat en Wederikweg 52-60) is een voorkeur voor een P+R conform eisen uitgesproken. Zij zijn beide van mening dat zij onevenredig worden benadeeld, terwijl zij geen baat hebben bij het eventuele voordeel; eventuele parkeeroverlast heeft geen effect op hun woonomgeving. De *peiling* spreekt ook een duidelijke voorkeur uit voor een P+R conform gestelde eisen (54 conform eisen; 14 groter).

**Afwegingen:** De ruimtelijke consequenties van een grotere P+R zijn erg groot en de effecten ervan komen onevenredig ten nadele van specifieke bewonersgroepen. Wanneer uit diverse onderzoeken / prognoses naar voren komt dat 200 parkeerplaatsen voldoende zou zijn, mogen wij ook uitgaan van de deskundigheid van deze onderzoeken. Bovendien is het niet duidelijk hoe de parkeersituatie zich in de toekomstige situatie zal ontwikkelen en zouden we de ruimtelijke consequenties accepteren op basis van een veronderstelling. De uitkomsten van de peiling bevestigen deze gedachte.

Voorstel: Wij stellen u voor de P+R binnen het stedenbouwkundig plan te laten ontwikkelen op basis van tenminste 200 parkeerplaatsen, ofwel 40 parkeerplaatsen meer ten opzichte van de huidige situatie, conform de eisen van NS-Poort (optie A).

*Dilemma 3; omvang begane grondlaag Stationsresidence*

Omschrijving: Op de begane grond van de Stationsresidence is een commerciële functie gedacht. De provincie geeft aan dat zij wensen dat er ook op Station Haren een wachtpaviljoen wordt gerealiseerd. Op basis van de uitstaptelek van de busreizigers en de realisatie van een voetgangersbrug aansluitend op het perron, zou deze wachtruimte goed kunnen worden gerealiseerd in de begane grondlaag van de Stationsresidence. In de huidige situatie (huidige wachtruimte in 'sextant' op perron) is er sprake van overlast en een sociaal onveilig gevoel. Door de wachtruimte te combineren met een commerciële functie die ook in de avonduren reuring geeft, zou de sociale veiligheid in de wachtruimte kunnen worden vergroot. Naar aanleiding van de uitkomsten van een woon-wensen-onderzoek ontstond een ideaalbeeld waarbij op de begane grond een wachtpaviljoen en een fitness-achtige functie zouden kunnen worden gerealiseerd en de kantine-functie van de fitness van meerwaarde zou kunnen zijn voor de wachtruimte. De meerwaarde van een dergelijke combinatie zou groot zijn. Vraag die daarbij naar voren kwam was of het beschikbare oppervlak hiervoor voldoende zou zijn. Daarmee is het dilemma ontstaan of wij bereid zouden zijn een groter begane grond oppervlak te accepteren wanneer dit (vanwege ideale combinatie met een commerciële functie) de sociale veiligheid in de wachtruimte ten goede zou komen.

Raadplegingen: De *ambtelijke voorkeur* gaat uit naar het open houden van deze mogelijkheid, zij het dat het wel beperkt moet blijven tot de gevisualiseerde proporties. Het ruimtelijk effect is minimaal, leidt niet tot onevenredige nadelen voor specifieke groepen omwonenden en gebruikers, terwijl er wel voordelen zijn voor de NS-reizigers. De *direct omwonenden* trekken weliswaar de noodzaak van zowel een wachtpaviljoen als de commerciële functie in twijfel, maar hebben geen specifieke voorkeur. De *peiling* is echter wel expliciet, al is het niet zo expliciet als bij de eerdere dilemma's; men geeft er de voorkeur aan dat er geen grotere commerciële plint wordt toegestaan (44 geplande grootte; 26 grotere omvang). De argumenten richten zich met name op de twijfel of de meerwaarde nu werkelijk wel zo groot is.

Afwegingen: Uit met name de peiling komt naar voren dat men zorgen heeft over de (negatieve) effecten van een grotere commerciële plint en of we niet het risico lopen dat straks die grote begane grond leeg komt te staan. Daarnaast wordt getwijfeld aan de feitelijke meerwaarde, zelfs aan de noodzaak van het wachtpaviljoen ansich. Naar aanleiding hiervan geeft men de voorkeur aan geen grotere commerciële plint te realiseren. In onze optiek is deze uitkomst ook vooral te verklaren doordat er sprake is van een 'stel dat' overweging en er geen concreet plan (gebruiker) aan ten grondslag ligt. Wij zouden de mogelijkheid dan ook liever wel open houden, maar daarbij willen wij niet voorbij gaan aan de mening van de omwonenden zoals die uit de peiling naar voren komt.

Voorstel: Wij stellen u voor om primair als uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan geen grotere commerciële plint op te nemen (optie A). Wij zouden echter voor de toekomst wel de mogelijkheid open willen houden, door ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan een 'wijzigingsbevoegdheid' op te nemen.

Het toepassen van deze wijzigingsbevoegdheid (en daarmee het onder voorwaarde mogelijk maken van een grotere commerciële plint) komt daarmee pas aan de orde wanneer er sprake is van een concreet plan, met een concrete meerwaarde. Deze concrete situatie / dit concrete plan zal dan, inclusief haar voor- en nadelen, aan bewoners worden voorgelegd, alvorens wordt besloten of de wijziging zal worden doorgevoerd.

#### *Dilemma 4; inrichting Stationsplein*

**Omschrijving:** Nu ter hoogte van het station een fiets- voetgangerstunnel zal worden gerealiseerd, ontstaat er op het Stationsplein een nieuwe verkeerssituatie. Deze vraagt om een nieuwe inrichting van het Stationsplein. Daarbij is de linde, die in de huidige situatie midden op het plein staat, erg bepalend. Deze linde staat midden in de voornaamste (fiets)verkeersstroom en ontnemt het doorzicht over het plein. Daarnaast is de linde ook erg bepalend voor de pleinbeleving / -vormgeving. Bij behoud van de linde neigt de ruimte te worden beleefd als een 'rotonde' en minder als een plein. Tegenover dit verkeerskundig / ruimtelijk belang staat de uitdrukkelijke wens van omwonenden om de boom te willen behouden en ook de gegeven groenwaarde van deze boom. De boom heeft juist in zijn huidige vorm een unieke waarde. Feit is wel dat er vanwege de noodzakelijke verlaging van het plein (in verband met hellingshoek aanrijroute fietstunnel) maatregelen zullen moeten worden getroffen om de boom te kunnen behouden; i.c. een bak rondom de boom. Er ontstaan 4 mogelijkheden: A: Het verwijderen van de boom en realisatie van een bomendek, ten gunste van de verkeersveiligheid en de pleinbeleving; B: Behoud van de linde (in zijn huidige vorm), opgenomen in een bak, midden op het plein, ten koste van verkeersveiligheid en pleinbeleving; C: Behoud van de linde als in optie B, maar door middel van opsnoeien het doorzicht vergroten ten gunste van de verkeersveiligheid; D: Verplaatsen van de linde en een verdere inrichting conform optie A. Voor deze laatste optie moet rekening worden gehouden met meerkosten tussen € 70.000,- - € 100.000,- waarvoor op dit moment geen dekking bestaat.

**Raadplegingen:** De *ambtelijke voorkeur* is verdeeld. De geschetste belangen zijn ook verschillende beleidsvelden en beide voorkeuren worden dan ook verdedigd. Door *direct omwonenden* (bewoners Stationsflat) wordt, gezien hun privacy, de expliciete voorkeur uitgesproken voor behoud van de lindeboom, bij voorkeur in haar huidige vorm, eventueel in een opgesnoeide variant. De *peiling* (die onder een beperktere groep werd gehouden) geeft een zeer expliciete voorkeur voor behoud van de linde (25 behouden; 1 kappen), waarbij van de 25, 6 opsnoeien als 2<sup>e</sup> keus benoemen en 2 een voorkeur voor opsnoeien uitspreken. Voor verplaatsing wordt geen voorkeur uitgesproken.

**Afwegingen:** Zowel ambtelijk als ook bestuurlijk hebben wij de tegengestelde belangen zoals die hierboven zijn beschreven, onderkend. Deze keuze was ook voor ons een dilemma in de meest zuivere vorm. De expliciete voorkeur die uit de peiling naar voren komt is voor onze meningvorming dan ook doorslaggevend.

**Voorstel:** Wij stellen u voor de plannen verder uit te laten werken met behoud van de lindeboom, met de mogelijkheid tot het opsnoeien van de boom wanneer dit om verkeerstechnische of andere praktische redenen noodzakelijk blijkt (optie B, optie C in overweging).

De verdere inrichting van het Stationsplein zal worden besproken met omwonenden, gebruikers en andere stakeholders. Bij deze besprekingen zal de overweging om de boom eventueel op te snoeien worden meegenomen. Definitieve besluitvorming op dat punt kan worden uitgesteld, eventueel zelfs tot na realisatie en evaluatie.

#### *Dilemma 5; Parkeersituatie Oosterhaar*

- Omschrijving:** Als gevolg van de realisatie van de fiets- voetgangerstunnel, zeker wanneer deze gecombineerd kan worden met een opgang naar het oostelijke perron, kan het aantrekkelijk worden om als treinreiziger je auto te parkeren nabij de oostelijke entree van de tunnel, in Oosterhaar. Dit kan leiden tot parkeeroverlast in de nabij de tunnel gelegen straten. In verband hiermee zou kunnen worden overwogen om de parkeerplaats nabij de tunnel alleen toegankelijk te maken voor omwonenden en in de nabij gelegen straten een parkeerverbod in te voeren. Daartoe zou de parkeerplaats wel groter gemaakt moeten worden. Het dilemma geldt vooral voor de bewoners van de huizen in de nabijgelegen straten: of zij hebben een parkeerplaats voor de deur, met het risico dat deze oneigenlijk bezet wordt gehouden door een treinreiziger; of zij hebben een gegarandeerde parkeerplaats (afgeschermd), maar niet direct voor de deur.
- Raadplegingen:** Een expliciete *ambtelijke voorkeur* ontbreekt. Effecten zijn nog niet goed te overzien, wellicht zijn specifiekere oplossingen mogelijk. Het dilemma is sterk persoonlijk voor de bewoners van de omliggende straten. De bewoners van de Wederikweg zijn in deze niet specifiek belanghebbenden, zij hebben allen een eigen parkeerplek bij hun garagebox. Alleen in geval van bezoek / tweede auto zou er een belang zijn, dan is er een lichte voorkeur voor een parkeerverbod. De *peiling*, die bij een deel van de totale groep werd gehouden, was bedoeld voor die specifieke bewoners van Oosterhaar die hier het effect van eventuele parkeeroverlast zouden ervaren. De peiling zou dan ook uitsluitend moeten geven. Dat deed zij echter niet: de meningen waren zeer verdeeld en er volgde geen expliciete keuze.
- Afwegingen:** Met de realisatie van de tunnel en de nieuwbouw op de plek van de Walstroflat ontstaat een geheel nieuwe situatie. Zelfs na oplevering van de plannen, zal niet direct het effect duidelijk zijn. Treinreizigers zullen moeten wennen aan de nieuwe situatie en pas na verloop van tijd zal duidelijk worden of er ook feitelijk problemen ontstaan. Onze inschatting is dat er problemen zullen ontstaan, maar op welke wijze en in welke mate is niet te voorzien. Omdat geconstateerd is dat er mogelijk ook specifieke oplossingen zijn te bedenken naar aanleiding van de feitelijke problemen, lijkt het ons verstandig in dit stadium niet op voorhand keuzes te maken. Wij willen echter voorkomen dat uitstel van het nemen van maatregelen nu, leidt tot afstel, omdat er in een later stadium geen geld meer voor beschikbaar zou zijn.
- Voorstel:** Wij stellen voor om 1 jaar na oplevering van de plannen (volledige afronding) met bewoners de situatie te evalueren en te bepalen welke maatregelen er eventueel genomen zouden kunnen worden, wanneer zou blijken dat er sprake is van parkeeroverlast. Om de realisatie van deze maatregelen ook te kunnen garanderen, stellen wij voor om binnen de grondexploitatie een bedrag (ca. € 40.000,-) te reserveren voor de aanpak van de eventuele parkeerproblematiek.



## AANVULLENDE INFORMATIE

### Vervolgtraject

De beslissingen die u hier worden voorgelegd zijn keuzes die de hoofdlijnen van het stedenbouwkundig plan bepalen en passen als zodanig in uw kaderstellende taak. Uw keuzes zullen, zoals aangegeven, worden verwerkt in het programma van eisen dat als kaderstelling en opdracht zal fungeren voor de stedenbouwkundige. Een conceptversie van dit programma van eisen, gebaseerd op de door ons voorgestelde beslissingen, is voor u ter inzage gelegd. Wij hopen in juni aan u een stedenbouwkundig en beeldkwaliteitplan voor te kunnen leggen dat is gebaseerd op dit programma van eisen. Bij de vaststelling van dit stedenbouwkundig plan zullen u daarnaast een aantal overige zaken worden voorgelegd, passend bij de besluitvorming van dat moment. Over een aantal aspecten geven wij u hieronder ('overige informatie') een korte tussenrapportage.

Op basis van het vastgestelde stedenbouwkundig plan en bijbehorend beeldkwaliteitplan zal door ons een bestemmingsplan en een aanpassing van de welstandsnota worden voorbereid. Parallel zullen wij de voorbereiding van de realisatie oppakken. Naar verwachting zal de bestemmingsplanprocedure en bouwvoorbereiding ca. 1 – 1,5 jaar duren en zou de realisatie eind 2012 gestart kunnen worden.

### Overige informatie

#### *Ongelijkvloerse verbinding voor auto's*

Zoals bekend streeft ons college er naar dat er op termijn ook een autoverbinding zal worden gerealiseerd tussen Oosterhaar en het westelijk deel van Haren. Dit in verband met de toenemende intensiteit op het spoor. Wij hebben berekend dat het geen financieel voordeel oplevert wanneer we dit project zouden stoppen en nieuwe plannen zouden ontwikkelen voor een combi-tunnel. Inhoudelijk gezien staan de plannen voor een autoverbinding dan ook los van deze ontwikkeling, maar parallel worden wel al de mogelijkheden van een autoverbinding onderzocht. In een vervolg- / tweede fase van dit project zal de verdere uitwerking van een autoverbinding worden opgepakt.

#### *Stand van zaken grondexploitatie*

De grondexploitatie wordt gedurende het verloop van het project bijgehouden en verschuivingen worden verwerkt. Hoewel er de nodige verschuivingen hebben plaats gevonden, kan nog steeds de gehele ontwikkeling, inclusief de u nu voorgestelde beslissingen, worden gerealiseerd op basis van een sluitende grondexploitatie.

#### *Onderhandelingen*

Binnen het project zijn drie belangrijke zakelijke partners te onderkennen: Woonborg (eigenaar Walstroflat), Van Wettum (eigenaar kantoorpand ten noorden van P+R) en ProRail (eigenaar spoortracé). Daarnaast speelt ook NS-Poort een belangrijke rol. De onderhandelingen met deze partijen zijn nog niet afgerond. Ten tijde van de vaststelling van het stedenbouwkundig plan hopen wij u meer duidelijkheid te geven.

#### *Risico's en onzekerheden*

Ook binnen dit project zijn meerdere risico's en onzekerheden te benoemen. Vervuilde grond, verkoopbaarheid ontwikkellocatie's en cofinanciering zijn enkele daarvan. Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan zal u ook een risico-analyse worden aangeboden, zodat u bij deze besluitvorming inzicht heeft in de risico's die wij aangaan.

#### *Fietsstraten*

In de plannen ziet u ook de geplande fietsstraten aangegeven. Zoals bekend is willen wij dat de fietstunnel niet op zich komt te staan, maar dat ook de routes richting de tunnel worden aangepakt om op die manier het gebruik van de tunnel te optimaliseren. Deze aanpak valt echter buiten de vastgestelde grondexploitatie.

Wij hopen u bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan ook een voorstel te kunnen doen over de aanpak van deze fietsstraten.

## **BESLUITVORMING**

### **Voorgestelde beslissing**

Samengevat stellen wij u op basis van bovenstaande afwegingen het volgende voor:

Het Programma van Eisen ten behoeve van de realisatie van het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling van het stationsgebied concretiseren op basis van de volgende keuzes:

- Realisatie bussluis in Nieuwe Stationsweg ter hoogte van de aansluiting met de Oude Middelhorst
- Uitwerking P+R op basis van samengevoegde in- en uitrit;
- Groen als thema hanteren voor uitwerking plan en beeldkwaliteitsplan;
- Dilemma 1; vormgeving Stationsresidence: Keuze voor laag, breed volume;
- Dilemma 2; grootte P+R  $\leftrightarrow$  Bouwvolume: Keuze voor P+R conform PvE NSPoort; geen groter bouwvolume;
- Dilemma 3; omvang begane grondlaag Stationsresidence: primaire keuze voor 'commerciële plint' in overeenstemming met bovenliggend volume. In bestemmingsplan te zijner tijd wel een wijzigingsbevoegdheid opnemen. Indien aan de orde op basis van concreet plan overweging opnieuw voorleggen aan omwonenden;
- Dilemma 4; inrichting Stationsplein: keuze voor behoud lindeboom. Verdere inrichting nader te bepalen in overleg met gebruikers, omwonenden en overige stakeholders. Keuze voor opsnoeien laten afhangen van deze besprekingen;
- Dilemma 5; parkeersituatie Oosterhaar: definitieve keuze uitstellen en afhankelijk maken van evaluatie met bewoners 1 jaar na oplevering nieuwe situatie. Ten behoeve hiervan binnen de grondexploitatie geld te reserveren.

Haren, 15 maart 2011

burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester