

Station Haren verbindt

Reacties bewonersavond Haren

projectnr. 0200511.00
revisie 00
01 maart 2011

auteur Paula Boersma

Opdrachtgever

Gemeente Haren
De heer J. ten Hoor
Postbus 21
9750 AA HAREN GN

datum vrijgave

beschrijving revisie 00

goedkeuring

vrijgave

Nico Veenstra

Rob Bolman

Inhoud

blz.

1	Peiling dilemma 1: Vorm Stationsresidence.....	2
2	Peiling dilemma 2: Omvang P+R vs bouwvolume	3
3	Peiling dilemma 3: Omvang commerciële plint.....	5
4	Peiling dilemma 4: Lindeboom	6
5	Peiling dilemma 5: Parkeren Oosterhaar	7

1 Peiling dilemma 1: Vorm Stationsresidence

Geplaatste opmerkingen

Optie A is veel te hoog voor Haren.
Optie B past beter bij bestaande gebouwen, bij het karakter van Haren en domineert minder zodat het groen beter zichtbaar blijft.
Bij optie B wordt het gebied erg "vol".
Optie B: geen hoogbouw in het groene Haren, silhouet verkoopbaarheid (geluidsoverlast?).
Wie gaat hier wonen, degene die kiezen voor wonen in Haren willen niet direct aan het spoor, volgens mij niet verkoopbaar. Dus verliespost nr. 1. Beslist niet hoger dan 4 lagen.
Optie A tast het silhouet van Haren aan, 4 bouwlagen blijven onzichtbaar, zie de 4 vleugels van Maarwoldflat.
Optie B: zo steekt het gebouw niet overal bovenuit, zo past het beter in de omgeving.
Is er rekening gehouden met een overdekte wachtruimte op het station voor reizigers?
Geen stationsresidence.
Optie A: robuust / mooi "landmark", financieel aantrekkelijk.
Meer groen, zonnepanelen op het dak!
Vind A eigenlijk mooier- landmark verantwoord in deze "platte" gemeente.
Optie A: ligt aan de invulling van de commerciële plint, meer commercieel houdt in meer hangjeugd, overlast, rommel, vernieling.
Optie B: een homogener profiel van het plein
Optie A: fraai gebouw! Landmark.
Optie B geeft grotere plint en kans op eventueel meer dan 200 P+R.
Optie B: optisch beter.
Optie A: juist de hoger gelegen appartementen vertegenwoordigen een extra kwaliteit in de vorm van een prachtig uitzicht op groen (Haren): verzilveren!
Indien nodig met 240 parkeerplaatsen nog één verdieping, dus 5.
Optie A: minder commercieel — minder rommel.
Optie A: minder bebouwd oppervlakte.
Optie B: Meer zicht op groen.
Optie B: geluidsaspect (werend effect).
Kan 5 lagen ook?.
Precedentwerking: als dit nu wordt toegestaan, mag dit straks op veel meer plaatsen in Haren.

Optie A: smal, hoog	13
Optie B: laag, breed	57
Geen voorkeur	1
Geen keuze gemaakt	1

2 Peiling dilemma 2: Omvang P+R vs bouwvolume

Geplaatste opmerkingen

Niet hoger dan 4 bouwlagen, maar wel meer dan 200 P+R plaatsen.
Tunnel geeft mogelijkheid om <u>2e</u> P+R terreinen in te richten!! De verkeersdruk op de Oude-Middelhorstspoorwegovergang zal hiermee afnemen i.p.v. een toename. Ook voor hulpdiensten.
Let op haal en brengfunctie t.b.v. spoor, waar is dit gepland?
Je moet niet teveel vastleggen wat betreft de parkeergelegenheid.
De kwaliteit van het groen op de P+R is twijfelachtig vanwege de voor bomen slechte groeimogelijkheden, CO ₂ , bodemverontreiniging etc., kijk maar naar de bomen die er nu staan.
Tot het jaar 2020 vind ik niet ver vooruit kijken. (opgave NS Poort)
Uit de vergadering rijst een grote behoefte aan parkeerruimte op. Bovendien: voorkomen van wild parkeren in de wijk!
Optie A: maar wel aandacht voor NIET parkeren in de Stationsbuurt.
Rummerinkhof - parkeren: geen inbraak in auto's - sneller bij de trein > = ander probleem!
Met parkeerplaatsen is het als met meerbaanswegen: hoe meer gelegenheid je geeft, hoe drukker het wordt.
Begrijpelijk dat uitgegaan wordt van NS Poort, maar ben niet gerust op resultaten. Gaat wel vaker iets mis en de krapte is duidelijk.
Als in de toekomst meer ruimte nodig is, dan dit meenemen in de bouwplannen.
Aantal parkeerplaatsen zal nooit genoeg zijn. Waarom niet betaald parkeren? Variant ondergronds parkeren, zodat bovengronds meer woningen kunnen worden gebouwd.
200 parkeerplaatsen is genoeg volgens de deskundigen.
Meer aanbod parkeerplaatsen zet meer verkeer in de hand, hoogbouw belemmert woongenot en uitzicht en past niet binnen het groene idee van Haren.
Veel mensen parkeren liever in de straten.
Optie B: minder kans op sluipparkeren in Oosterhaar.
Voldoet 200 parkeerplaatsen conform onderzoeken NS en Haren, dan wordt de buurt niet belast met parkerende treinreizigers.
Groter en meer plaatsen = grotere aanzuiging = meer blik = drukker verkeer = gevaarlijker voor fietsers, terwijl maatregelen genomen worden tegen de drukte op de overgang (spoor).

Onze achtertuin zal straks grenzen aan de P+R (nu aan het weiland). Vaak hangjongeren op parkeerplaats (vandalisme, autobranden). Grotere P+R = nog minder controle op overlast? Antwoord Jan ten Hoor op deze vraag: NS regelt veiligheid en eisen P+R, dus ik moet NS bellen als er weer een auto-inbraak is?
Je lost parkeerprobleem in de wijk niet op door meer parkeerplaatsen.
Er wordt geen rekening gehouden met de omwonenden van het parkeerterrein. De toegangsweg kan ook aan 't stationsplein en s.v.p. een groenstrook tussen P+R en de achtertuinen en een <u>geluidswal!</u>
De waarde van de huizen wordt minder, wordt dit ook gecompenseerd?? Het gaat ten koste van de privacy.
Er komen steeds meer kleine (zuinige) auto's, dus de parkeerplaatsen iets kleiner maken, dan kunnen er meer auto's op.
Te veel de hoogte in, gaat ten koste van het "dorpse" karakter.
Optie A: onevenredig negatief effect bewoners Walstroweg.
Optie A: idem. t.b.v. Stationsstraat.
P+R ongebruikt als gevolg van onveiligheid.

Optie A: vereiste P+R	54
Optie B: grote P+R, extra bouwlaag	14
Geen voorkeur	2
Geen keuze gemaakt/anders	2

3 Peiling dilemma 3: Omvang commerciële plint

Geplaatste opmerkingen

Kleine plint/4-laags gebouw, eventueel wonen in onderste laag, dit vergroot sociale veiligheid.
Waarom dit hele project?
Tot op heden is de gemeente Haren niet in staat voldoende weerstand te bieden tegen overlast, lawaai, vandalisme en hangjongeren. Grote plint = meer reuring en overlast + rommel. Kleine plint = rust.
Optie B, geeft geen garantie voor geen buurtoverlast/ is geen oplossing voor veiligheid.
Hangjongeren komen toch wel af op de tunnel.
Optie B: levendig en gezellig
Hoe minder commerciële en andere activiteiten, hoe veiliger voor bewoners, omwonenden en treinreizigers.
Optie B is beter te exploiteren
Commerciële exploitatie is een blijvend risico. Op onderste bouwlaag twee kleine appartementen (+ balkonnetje boven de vijver) en een wachtruimte voor 3 à 4 personen - meer zijn er nooit.
Qua opzet is A mooier, meer ruimte, rustiger.
Wel voorzieningen voor in de wachtruimte, zoals koffie, frisdrank, desnoods d.m.v. automaten.
Er wordt uitgegaan van een sportschool, maar wat als dat niet doorgaat? Leegstand, sociaal onveilig. Onveiligheid is niet in de avond maar in de nacht.
Er zijn al genoeg sportvoorzieningen.
Zou een fietsverhuur in combinatie met NS kunnen?
Graag een kiosk erbij.
Optie B verbetert sociale veiligheid, draagt positief bij aan de stationsbuurt.
Gezelliger als verlichting aan is, wachtruimte met horeca is een pré (rookvrij!)
Optie B alleen als grotere plint meer kosten dekt voor extra parkeergelegenheid.
Optie A: appartementen leveren al sociale veiligheid.
Optie A: Weinig commerciële functie → minder kans.
Optie A: zicht op spoor / overlast commerciële functie.
Optie A: niet exploitabel / appartementen niet verkoopbaar.

Optie A: kleine plint	44
Optie B: grote plint	26
Geen voorkeur	1
Geen keuze gemaakt/anders	1

4 Peiling dilemma 4: Lindeboom

Geplaatste opmerkingen

Optie B is financieel ook de beste oplossing.
Optie B sluit optie C later eventueel niet uit.
Prachtige boom, uniek voor ons dorp. Liever auto's weren dan de boom kappen. Laten we onze plannen aanpassen aan bestaande bomen.
Indien Optie B te gevaarlijk is, dan optie C.
De Linde is één van de weinige linden in Haren die ongesnoeid is gebleven, met takken tot de grond. Dus zo houden.
Het kostte de Linde minstens 50 jaar tot zo'n karakteristieke vorm uit te groeien, gooi dat niet weg!!
Optie A heeft een evenwichtige groene inrichting als voordeel, dat komt niet vanwege het verdwijnen van de Linde, maar omdat bij B links van de Linde geen/nauwelijks groene invulling is.
Snoeien en verplaatsen is zeer riskant en is gelijk aan omhakken.
Alleen optie C als dit nodig is voor de verkeersveiligheid.
Optie B: ruimte en rust op het plein.
Optie B en C zijn acceptabel indien nodig.

Optie A:	1
Optie B:	17
Optie B met 2 ^e keus optie C (onder voorbehoud)	6
Optie C:	2
Optie D:	-
Geen voorkeur	-

5 Peiling dilemma 5: Parkeren Oosterhaar

Geplaatste opmerkingen

Wederikweg → na de kerk op groenstrook dwarse parkeerplaatsen (schuine insteek) maken (t.o. drive-in).
Parkeerverbod, betere begaanbaarheid Walstroweg, maar verplaatst slechts het probleem. 60 plaatsen is veel te weinig (min. 80) voor de huidige bewoners en de bewoners van de nieuwe appartementen, veel gezinnen hebben 2 auto's, ook ruimte voor bezoek + tandarts.
Gereserveerde plekken bieden bij de voordeur en eerst de situatie bekijken. Te snelle besluitvorming werkt niet positief.
Mocht er wel een extra verdieping komen dan kan er wel een parkeerverbod komen (niet voor taxi's!).
Eenrichtingsverkeer richting fietsers.
De parkeerproblematiek na een jaar evalueren.
Zo weinig mogelijk verkeersbewegingen in de wijk i.v.m. veiligheid voor fietsers vanaf school!
Slagbomen zijn een slechte keus i.v.m. storingen, wel plaatsen kunnen reserveren met "hekjes" er voor + sleutel/gereserveerde plaatsen met slaghekje voor bewoners van de desbetreffende plek.

Optie A: grote parkeerplaats met parkeerverbod	5
Optie B: kleine parkeerplaats, geen parkeerverbod	7
Geen voorkeur	2
Geen keuze gemaakt/anders	3