

**REACTIENOTA ZIENSWIJZEN
ONTWERPBESTEMMINGSPLAN
VAN SPOOR TOT STEEG**

**Reactienota Zienswijzen
Ontwerpbestemmingsplan
Van Spoor tot Steeg**

Code 042103.03 / 31-01-11

GEMEENTE HAREN 042103.03 / 31-01-11
REACTIENOTA ZIENSWIJZEN
ONTWERPBESTEMMINGSPLAN VAN SPOOR TOT STEEG

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
2. REACTIE OP ZIENSWIJZEN	2
2. 1. M.H. Sjoerdsma, Mellensteeg 13 Haren	2
2. 2. H.A. Verbeek, Mellensteeg 39 Haren	6
2. 3. M. Groenewegen en C. van den Brink, Windeweg 33 Haren	9
2. 4. R. Peters en L. van Timmeren, Windeweg 35 Haren	12
2. 5. J.F. Bakker en M.E.M. Boelens, Anjerlaan 2 Haren	15
2. 6. H. Geerlings, Anjerlaan 22 Haren	20
2. 7. M. Loopstra, Hopweg 7 Haren	21
2. 8. B.J.M. Melis-Dankers en D.H.A.M. Melis-Dankers, Mellenst. 37	23
2. 9. F.P.M. Slijkerman, Ridderspoorweg 40 Haren	29
2. 10. De Raadsman namens G. Müller, Anjerlaan 34 Haren	31
2. 11. Gedeputeerde Staten Provincie Groningen	32
2. 12. ProRail	32
3. SAMENVATTING WIJZIGINGEN	34

1. INLEIDING

In de totstandkomingprocedure van het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg is thans het moment van vaststelling bereikt.

Voor hetgeen zich tot het moment van formele tervisielegging rond het plan heeft afgespeeld, wordt verwezen naar hoofdstuk 8 en bijlage 7 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan waarin de resultaten van de In-spraak en het Overleg zijn beschreven.

Het ontwerpbestemmingsplan Van Spoor tot Steeg heeft met ingang van 2 november 2009 voor een periode van zes weken (t/m 15 december 2009) ter visie gelegen, overeenkomstig artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Binnen de termijn van tervisielegging zijn 12 zienswijzen binnengekomen, te weten van:

	Naam	Adres	Woonplaats
1	M.H. Sjoerdsma	Mellensteeg 13	9753 HK Haren
2	H.A. Verbeek	Mellensteeg 39	9753 HK Haren
3	M. Groenewegen en C. van den Brink	Windeweg 33	9753 GE Haren
4	R. Peters en L. van Timmeren	Windeweg 35	9753 GE Haren
5	J.F. Bakker en M.E.M. Boelens	Anjerlaan 2	9753 GC Haren
6	H. Geerlings	Anjerlaan 22	9753 GC Haren
7	M. Loopstra	Hopweg 7	9753 GP Haren
8	B.J.M. Melis-Dankers en D.H.A.M. Melis-Dankers	Mellensteeg 37	9753 HL Haren
9	F.P.M. Slijkerman	Ridderspoorweg 40	9753 GK Haren
10	De Raadsman, namens G. Müller	Anjerlaan 34	9753 GC Haren
11	Gedeputeerde Staten Provincie Groningen	Postbus 610	9700 AP Groningen
12	ProRail	Postbus 503	8000 AM Zwolle

Bovengenoemde zienswijzen zijn allemaal tijdig ingediend. Daarom wordt voorgesteld de zienswijzen ontvankelijk te verklaren en in beschouwing te nemen.

2. REACTIE OP ZIENSWIJZEN

Hieronder zijn de ingediende zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Deze reactie eindigt steeds met het voorstel om de betreffende zienswijze gegrond, gedeeltelijk gegrond of ongegrond te verklaren. Indien (gedeeltelijk) gegrond wordt tevens aangegeven op welke wijze het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast. Waar gesproken wordt over het 'ontwerp' wordt bedoeld het 'ontwerpbestemmingsplan Van Spoor tot Steeg'.

2. 1. M.H. Sjoerdsma, Mellensteeg 13 Haren

2.1.1. Verkeersveiligheid

Indiener van de zienswijze is van mening dat de voorgenomen plannen de verkeersveiligheid binnen de wijk Oosterhaar zullen aantasten. De huidige verkeerssituatie is al jaren reden tot zorg: indiener geeft enkele voorbeelden van het ter sprake komen van dit probleem. De voorgenomen ontwikkeling zal zowel het aantal verkeersbewegingen als de af te leggen afstand door de wijk doen toenemen, waardoor de verkeersveiligheid afneemt. Vracht- en bevoorradingsverkeer zal in plaats van rechtstreeks via grote wegen, met een omweg via smalle wegen worden geleid. Zwakke verkeersdeelnemers moeten zowel op het geplande plein bij het nieuw te bouwen winkelcentrum als bij de kruising Oude Middelhorst - Anjerlaan de ruimte delen. Bevoorradingsverkeer moet in de huidige situatie 4 scherpe bochten maken, en in de nieuwe situatie 14 scherpe bochten. Volgens indiener is er dan ook geen sprake van een 'zo logisch mogelijk tracé', waar de gemeente over spreekt.

Verder betwijfelt indiener de betrouwbaarheid van de schattingen van de toename van het verkeer door de ontwikkeling. Op slechts een gedeelte van de straten zijn tellingen uitgevoerd. Inmiddels is volgens indiener al gebleken dat niet voorzien wordt in de minimale parkeerbehoefte. Wanneer de verkeerstoename nog groter zal zijn, zal op drukke momenten een parkeerprobleem ontstaan. Dit leidt tot files en parkeeroverlast in de buurt.

De toename van het aantal verkeersbewegingen, zoals onderzocht in het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) is volgens indiener onjuist. Indiener onderbouwt dat, doordat in de nieuwe situatie meer doorgaand verkeer door de Mellensteeg gaat en de toename van het aantal verkeersbewegingen 67% is (in plaats van 39%). In de Anjerlaan neemt het aantal verkeersbewegingen toe met 55%. Indiener omschrijft dit als een uiterst significante toename van het aantal en type verkeersbewegingen, temeer omdat geen rekening is gehouden met vracht- en bevoorradingsverkeer en de uitbreiding van OBS De Wissel niet is meegerekend. Tot slot wordt specifieke aandacht gevraagd voor zwakke verkeersdeelnemers.

Reactie

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het aantal woningen in het plangebied verlaagd van 142 naar 125 woningen. Als gevolg daarvan heeft de Grontmij haar onderzoek met betrekking tot de verkeerskundige aspecten op 14 juli 2010 hierop aangepast. Bijlage 8 in het bestemmingsplan zal dan ook worden vervangen met dit nieuwe onderzoek (ambtshalve wijziging).

Eén van de randvoorwaarden voor het bestemmingsplan is het realiseren van een verkeersveilige situatie. Zowel uit het onderzoek van de Grontmij uit 2008 als in 2010 blijkt dat de stijging van de verkeersintensiteiten niet hoeft te leiden tot een verkeersonveilige situatie. Vergezeld van de in het bestemmingsplan toegelichte verkeersmaatregelen (gericht op het versterken van de verblijfsfunctie van het gebied) wordt ervan uitgegaan dat tot een aanvaardbare situatie kan worden gekomen. De bevoorradingsroute voor het vrachtverkeer is zo logisch mogelijk bepaald. Heen en terug naar de Waterhuizerweg telt de bevoorradingsroute 8 bochten, van 14 bochten is dus geen sprake. Voor zover aan de orde, worden omtrent de bevoorradingsvoorwaarden in het kader van de milieuvergunning gesteld. Via het bestemmingsplan is dit niet mogelijk.

Door het aanpassen van het aantal woningen blijkt uit bijlage 1 en bijlage 2 van het nieuwe onderzoek van de Grontmij dat zich geen tekorten voordoen. Hierbij wordt wel het aantal van 19 parkeerplaatsen aan de Anjerlaan (gelegen in het bestemmingsplan Oosterhaar) meegeteld, waarbij het huidige gebruik van 10 parkeerplaatsen voor de omliggende woningen in de telling is meegenomen. De gemeente is dan ook van mening dat files en parkeeroverlast in de buurt niet op zullen treden.

De toename van het verkeer is gebaseerd op de toename van functies in het gebied. De verdeling van de toename van het verkeer over de Anjerlaan is gebaseerd op de verdeling van het huidige verkeer dat zich over de Anjerlaan in twee richtingen verspreid. De gemeente is het met indiener eens dat het een schatting betreft, die echter wat de gemeente betreft wél zo nauwkeurig mogelijk is. Uitgegaan wordt in de toekomstige situatie van een hoeveelheid van 2.430 motorvoertuigen per dag in zuidelijke richting en 2.140 motorvoertuigen per dag in noordelijke richting. Mogelijk dat in het scenario met behoud van de sportschool hier zowel in noordelijke als zuidelijke richting circa 30 motorvoertuigen per dag meer komen.

Het verkeersonderzoek gaat in op twee situaties: ten eerste de tijdelijke verkeerssituatie (voor circa 1,5 jaar) wanneer het parkeren ten behoeve van het medisch centrum tijdelijk aan de Mellensteeg plaatsvindt en ten tweede de eindsituatie wanneer de herontwikkeling van het winkelcentrum, met het bijbehorende parkeerterrein aan de Anjerlaan, gereed is. Parkeren ten behoeve van het Medisch Centrum vindt vanaf dat moment op dit terrein aan de Anjerlaan plaats. De huidige Mellensteeg kent momenteel circa 800 motorvoertuigen per dag (inclusief de huidige school). In de tijdelijke situatie zal dat aantal stijgen naar circa 1.100 motorvoertuigen per dag. In de definitieve situatie wordt de toename op de Mellensteeg door de Grontmij

berekend op circa 50 motorvoertuigen per dag, in noordelijke en zuidelijke richting. Het bevoorradingsverkeer waar indiener op doelt, rijdt momenteel ook al via de Mellensteeg. Een toename wordt hiervan niet of nauwelijks verwacht. De gemeente Haren acht de toename op de Mellensteeg (ook in de tijdelijke situatie) aanvaardbaar.

Dat zwakke verkeersdeelnemers speciale aandacht verdienen staat buiten discussie. Voor zover aan de orde, wordt hiermee bij de inrichting van de verkeersbestemmingen ook rekening gehouden.

2.1.2. Milieukwaliteit

Indiener concludeert dat de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging, hetgeen voor een gedeelte onnodig is, omdat het vracht- en bevoorradingsverkeer een omweg maakt. Deze verslechtering van de milieukundige situatie zorgt ervoor dat het plan niet voldoet aan het stand-still-principe. Indiener betwijfelt of mogelijke overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen wel is onderzocht. Volgens indiener is het door de gemeente gebruikte uitgangspunt dat de betreffende wegen zijn ingericht als 30-km/uur-wegen en derhalve geen beoordeling van de geluidsbelasting noodzakelijk is onjuist, omdat uit het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008) blijkt dat de gemiddelde snelheid hoger is dan de maximaal toegestane wettelijke snelheid van 30 km/uur.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan is onder meer akoestisch onderzoek en onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in de plantoelichting.

In het akoestisch onderzoek is de te verwachten geluidsbelasting onderzocht en is tevens getoetst of deze voldoet aan de wettelijke normen. Daarbij is rekening gehouden met de verkeersbewegingen die het plan genereert. Het plan blijkt merendeels aan de normen te voldoen, met uitzondering van de gevel van het gebouw, dat het meest dichtbij de spoorlijn is geprojecteerd. Om ook daar aan de wettelijke normen te kunnen voldoen, worden geluidswerende voorzieningen getroffen.

Voor de woonstraten in en rond het bestemmingsplangebied geldt dat deze een maximumsnelheid van 30 km/uur kennen en daarmee niet zoneplichtig zijn op grond van de Wet geluidhinder. Dat de gemiddelde snelheid in de praktijk 33 km/uur is, doet hier niets aan af.

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat ook aan de wettelijke normen op het gebied van luchtkwaliteit kan worden voldaan.

2.1.3. Sociale veiligheid

Indiener beargumenteert dat de wijze waarop het plangebied momenteel is ingericht, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied en in de directe omgeving. Maatregelen of een visie ontbreken, en indiener is van mening dat de gemeente pro-actief inrichtingsmaatregelen dient te nemen, en niet slechts 'waar nodig' inrichtingsmaatregelen zou

moeten overwegen. In de praktijk zou blijken dat sociale veiligheid in relatie tot winkelcentra van essentieel belang is.

Reactie

Het bereiken van een goede sociale veiligheid speelt op verschillende niveaus: zowel op het niveau van de hoofdstructuur van het plan, de vormgeving van de bebouwing als bij de inrichting van de openbare ruimte. Proactief is op het aspect sociale veiligheid ingespeeld bij de hoofdopzet van het bestemmingsplan: de beoogde heldere stedenbouwkundige bebouwingsstructuur in combinatie met functiemenging (geen 'doods' winkelcentrum buiten sluitingstijden) draagt bij aan een goede sociale veiligheid. Waar nodig wordt dit door inrichtingsmaatregelen ondersteund.

2.1.4. Bouwhoogte en bouwvolume

Indiener is van mening dat de voorgestelde bouwhoogte en het bouwvolume van de geprojecteerde gebouwen niet passen in de bestaande bebouwing en het waardevolle dorpse karakter van de wijk aantasten. Er ontstaat een fors hoogteverschil tussen de bestaande en nieuwe bebouwingsvorm, de voorgestelde bouwhoogte is hoger dan de bouwhoogte van 10 meter die recent in het bestemmingsplan Oosterhaar is vastgesteld. De in het ontwerp voorgestelde aanpassingen leiden niet tot passendheid binnen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur.

Reactie

Reeds bij het opstellen van het geldende bestemmingsplan Haren - Oosterhaar is de wenselijkheid gebleken om de structuur van het gebied te verbeteren. Het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg geeft invulling aan deze wens. In de stedenbouwkundige opzet van het plan is beoogd:

- *een compact winkelcentrum mogelijk te maken (hetgeen tot een aantrekkelijk functioneren leidt);*
- *het zo veel mogelijk optimaliseren van het groene gebied (hetgeen leidt tot concentratie van de bebouwing en daarmee een zekere stapeling nodig maakt); en*
- *het vergroten van het aanbod aan woningen (hetgeen met appartementen in een ander woningtype resulteert).*

Met gebruikmaking van het karakter van het gebied is een ontwerp gemaakt met een eigen opzet en vormgeving, dat kan gaan leiden tot een herkenbaar en centraal element in de wijk.

De afstand van de nieuwe bebouwing tot de bestaande woonbebouwing in de omgeving is zódanig groot dat niet voor onevenredige aantasting van de woonomgeving hoeft te worden gevreesd.

2.1.5. Kwantiteit en kwaliteit groen

Indiener maakt zich zorgen over de hoeveelheid en kwaliteit van groen binnen het plan. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt tenietgedaan door de afname van het agrarisch groen van het weiland van de boerderij aan de Mellensteeg. Kwantitatief neemt de hoeveelheid groen hierdoor af met 1000 m². Kwalitatief lijkt de 'groene long', als

één van de pijlers van het plan, te verschuiven van 'versterken van het aanwezige groen' naar 'geen onaanvaardbare aantasting van de groene long'. Indiener is bang dat, in relatie tot de eerder genoemde parkeerproblematiek, in de toekomst nog meer groen verloren gaat door omzetting naar parkeerplaatsen.

Reactie

De beperkte afname van dit particuliere agrarisch groen wordt gecompenseerd en zelfs kwalitatief versterkt door het realiseren van hoogwaardig openbaar groen in de vorm van de parkachtige inrichting van het gebied. Aan het uitgangspunt 'versterking van de groene long' wordt hiermee wel degelijk invulling gegeven. De groengebieden hebben in het bestemmingsplan een bestemming "Groen" (zie artikel 5 van de regels), waarbinnen het aanleggen van parkeervoorzieningen en het oprichten van gebouwen is uitgesloten.

2.1.6. Conclusie

Indiener concludeert dat het plan in de huidige vorm leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De schijn wordt gewekt dat aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit ondergeschikt worden gemaakt aan economische belangen. Voor projecten met een grote inbreuk op het planologisch regime, dienen hoge eisen gesteld te worden aan de ruimtelijke onderbouwing. Indiener wijst in dit kader op de uitspraak van de rechtbank Groningen inzake het Medisch Centrum. Indiener is van mening dat dit in versterkte mate geldt voor het gehele ontwerp, en verzoekt derhalve om het bestemmingsplan niet in de huidige vorm door te zetten.

Reactie

Wij delen de mening van reclamant niet dat het bestemmingsplan leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat maar zijn van mening dat het plan hieraan juist een positieve impuls geeft. Daarbij verwijzen wij naar hetgeen wij hiervoor reeds bij de beantwoording van deze zienswijze hebben opgemerkt.

Over de uitspraak van de rechtbank Groningen merken wij op dat deze het besluit om vrijstelling ex artikel 19 lid 2 WRO te verlenen, niet op grond van inhoudelijke maar om formele redenen heeft vernietigd.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 2. H.A. Verbeek, Mellensteeg 39 Haren

2.2.1. Verkeersveiligheid

Indiener van de zienswijze is van mening dat de voorgenomen plannen de verkeersveiligheid binnen de wijk Oosterhaar zullen aantasten. De huidige verkeerssituatie is al jaren reden tot zorg: indiener geeft enkele voorbeelden van het ter sprake komen van dit probleem. De voorgenomen ontwikkeling zal zowel het aantal verkeersbewegingen als de af te leggen afstand

door de wijk doen toenemen, waardoor de verkeersveiligheid afneemt. Vracht- en bevoorradersverkeer zal in plaats van rechtstreeks via grote wegen, met een omweg via smalle wegen worden geleid. Zwakke verkeersdeelnemers moeten, zowel op het geplande plein bij het nieuw te bouwen winkelcentrum als bij de kruising Oude Middelhorst - Anjerlaan, de ruimte delen. Bevoorradersverkeer moet in de huidige situatie 4 scherpe bochten maken, en in de nieuwe situatie 14 scherpe bochten. Volgens indiener is er dan ook geen sprake van een 'zo logisch mogelijk tracé', waar de gemeente over spreekt. Op de eerder ingediende zienswijze (inspraakreactie) wordt door de gemeente slechts geantwoord dat dit verder geen onderwerp van het bestemmingsplan is. Verkeersveiligheid dient serieus genomen te worden, voordat er ongelukken gebeuren.

Voorts betwijfelt indiener de betrouwbaarheid van de schattingen van de toename van het verkeer door de ontwikkeling. Op slechts een gedeelte van de straten zijn tellingen uitgevoerd. Inmiddels is volgens indiener al gebleken dat niet voorzien wordt in de minimale parkeerbehoefte. Wanneer de verkeerstoename nog groter zal zijn, zal op drukke momenten een parkeerprobleem ontstaan. Dit leidt tot files en parkeeroverlast in de buurt.

De toename van het aantal verkeersbewegingen, zoals onderzocht in het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) is volgens indiener onjuist. Indiener onderbouwt dat, doordat in de nieuwe situatie meer doorgaand verkeer door de Mellensteeg gaat, en de toename van het aantal verkeersbewegingen 67% is (in plaats van 39%). In de Anjerlaan neemt het aantal verkeersbewegingen toe met 55%. Indiener omschrijft dit als een uiterst significante toename van het aantal en type verkeersbewegingen, temeer omdat geen rekening is gehouden met vracht- en bevoorradersverkeer en de uitbreiding van OBS De Wissel niet is meegerekend. Tot slot wordt specifieke aandacht gevraagd voor zwakke verkeersdeelnemers.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie van 2.1.1.

2.2.2. Milieukwaliteit

Indiener concludeert dat de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging, hetgeen voor een gedeelte onnodig is, omdat het vracht- en bevoorradersverkeer een omweg maakt. Deze verslechtering van de milieukundige situatie zorgt ervoor dat het plan niet voldoet aan het stand-still-principe. Indiener betwijfelt of mogelijke overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen wel is onderzocht. Volgens indiener is het door de gemeente gebruikte uitgangspunt dat de betreffende wegen zijn ingericht als 30-km/uur-wegen en derhalve geen beoordeling van de geluidsbelasting noodzakelijk is onjuist, omdat uit het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) blijkt dat de gemiddelde snelheid hoger is dan de maximaal toegestane wettelijke snelheid van 30 km/uur.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.2.

2.2.3. Sociale veiligheid

Indiener beargumenteert dat de wijze waarop het plangebied momenteel is ingericht, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied en in de directe omgeving. Maatregelen of een visie ontbreken, en indiener is van mening dat de gemeente pro-actief inrichtingsmaatregelen dient te nemen, en niet slechts 'waar nodig' inrichtingsmaatregelen zou moeten overwegen. In de praktijk zou blijken dat sociale veiligheid in relatie tot winkelcentra van essentieel belang is.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.3.

2.2.4. Bouwhoogte en bouwvolume

Indiener is van mening dat de voorgestelde bouwhoogte en bouwvolume van een aantal gebouwen, waaronder het Medisch Centrum, 4 appartementengebouwen en winkelcentrum, niet passen in de bestaande bebouwing en het waardevolle dorpse karakter van de wijk aantasten. Er ontstaat een fors hoogteverschil tussen de bestaande en nieuwe bebouwingsvorm; de voorgestelde bouwhoogte is hoger dan de bouwhoogte van 10 meter die recent in het bestemmingsplan Oosterhaar is vastgesteld. De in het ontwerp voorgestelde aanpassingen leiden niet tot passendheid binnen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.4.

2.2.5. Kwantiteit en kwaliteit groen

Indiener maakt zich zorgen over de hoeveelheid en kwaliteit van groen binnen het plan. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt tenietgedaan door de afname van het agrarisch groen van het weiland van de boerderij aan de Mellensteeg. Kwantitatief neemt de hoeveelheid groen hierdoor af met 1000 m². Kwalitatief lijkt de 'groene long', als één van de pijlers van het plan, te verschuiven van 'versterken van het aanwezige groen' naar 'geen onaanvaardbare aantasting van de groene long'. Indiener is bang dat, in relatie tot de eerder genoemde parkeerproblematiek, in de toekomst nog meer groen verloren gaat door omzetting naar parkeerplaatsen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.5.

2.2.6. Conclusie

Indiener concludeert dat het plan in de huidige vorm leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De schijn wordt gewekt

dat aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit ondergeschikt worden gemaakt aan economische belangen. Voor projecten met een grote inbreuk op het planologisch regime, dienen hoge eisen gesteld te worden aan de ruimtelijke onderbouwing. Indiener wijst in dit kader op de uitspraak van de rechtbank Groningen inzake het Medisch Centrum. Indiener is van mening dat dit in versterkte mate geldt voor het gehele ontwerp, en verzoekt derhalve om het bestemmingsplan niet in de huidige vorm door te zetten.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.6.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 3. M. Groenewegen en C. van den Brink, Windeweg 33 Haren

2.3.1. Verkeersveiligheid

Indieners hebben bezwaar tegen de functie die de Windeweg krijgt in het plan. De straat is met 4,5 meter te smal om het vrachtverkeer te verwerken, waarbij ook nog eens binnen een afstand van 100 meter twee scherpe bochten moeten worden gemaakt. Het verbreden van de straat door het laten vervallen van het trottoir leidt niet tot meer veiligheid en toezeggingen over verkeersaantallen hebben geen juridische status en zijn derhalve geen oplossing. De functies die de geplande zorglocatie zal bieden hebben een aanzuigende werking, waardoor de verkeersdruk op de Windeweg zal toenemen. Indieners zijn van mening dat de Windeweg dient te worden afgesloten, met uitzondering van aanwonenden, en dat een gedegen verkeers(circulatie)plan voor de volledige wijk dient te worden opgesteld, voordat verdere besluitvorming plaatsvindt.

Indieners van de zienswijze zijn van mening dat de voorgenomen plannen de verkeersveiligheid binnen de wijk Oosterhaar zullen aantasten. De huidige verkeerssituatie is al jaren reden tot zorg; indieners geven enkele voorbeelden van het ter sprake komen van dit probleem. De voorgenomen ontwikkeling zal zowel het aantal verkeersbewegingen als de af te leggen afstand door de wijk doen toenemen, waardoor de verkeersveiligheid afneemt. Vracht- en bevoorradersverkeer zal in plaats van rechtstreeks via grote wegen, met een omweg via smalle wegen worden geleid. Zwakke verkeersdeelnemers moeten, zowel op het geplande plein bij het nieuw te bouwen winkelcentrum als bij de kruising Oude Middelhorst - Anjerlaan, de ruimte delen. Bevoorradersverkeer moet in de huidige situatie 4 scherpe bochten maken, en in de nieuwe situatie 14 scherpe bochten. Volgens indieners is er dan ook geen sprake van een 'zo logisch mogelijk tracé', waar de gemeente over spreekt. Op een eerder ingediende zienswijze (inspraakreactie) wordt door de gemeente slecht geantwoord dat dit verder geen onderwerp van het bestemmingsplan is. Verkeersveiligheid dient serieus genomen te worden, voordat er ongelukken gebeuren.

Voorts betwijfelen indieners de betrouwbaarheid van de schattingen van de toename van het verkeer door de ontwikkeling. Op slechts een gedeelte van de straten zijn tellingen uitgevoerd. Inmiddels is volgens indieners al gebleken dat niet voorzien wordt in de minimale parkeerbehoefte. Wanneer de verkeerstoename nog groter zal zijn, zal op drukke momenten een parkeerprobleem ontstaan. Dit leidt tot files en parkeeroverlast in de buurt.

De toename van het aantal verkeersbewegingen, zoals onderzocht in het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) is volgens indieners onjuist. Indieners onderbouwen dat, doordat in de nieuwe situatie meer doorgaand verkeer door de Mellensteeg gaat en de toename van het aantal verkeersbewegingen 67% is (in plaats van 39%). In de Anjerlaan neemt het aantal verkeersbewegingen toe met 55%. Indieners omschrijven dit als een uiterst significante toename van het aantal en type verkeersbewegingen, temeer omdat geen rekening is gehouden met vracht- en bevoorradingsverkeer en de uitbreiding van OBS De Wissel niet is meegerekend. Tot slot wordt specifieke aandacht gevraagd voor zwakke verkeersdeelnemers.

Reactie:

De bevoorradingsroute voor het winkelcentrum zal lopen over de wegen Tussenziel, Oude Middelhorst, Mellensteeg en Windeweg. In hoofdstuk 4 van de bestemmingsplantoelichting wordt hier uitvoerig op ingegaan. De Windeweg zal in verband met de bevoorrading moeten worden aangepast. De weg wordt een weg voor eenrichtingsverkeer ten behoeve van de aangegane woningen en de bevoorrading van met name de supermarkt en de groentewinkel. Ook worden extra parkeerplaatsen voorzien op de koppen van de Windeweg, zodat parkeren in de straat niet meer noodzakelijk is. Bovendien wordt de situatie van laden en lossen verbeterd zodat er geen sprake is van het achteruitrijden van vrachtwagens.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie in 2.1.1.

2.3.2. Milieukwaliteit

Indieners concluderen dat de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging, hetgeen voor een gedeelte onnodig is, omdat het vracht- en bevoorradingsverkeer een omweg maakt. Deze verslechtering van de milieukundige situatie zorgt ervoor dat het plan niet voldoet aan het stand-still-principe. Indieners betwijfelen of mogelijke overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen wel is onderzocht. Volgens indieners is het door de gemeente gebruikte uitgangspunt dat de betreffende wegen zijn ingericht als 30-km/uur-wegen en derhalve geen beoordeling van de geluidsbelasting noodzakelijk is onjuist, omdat uit het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) blijkt dat de gemiddelde snelheid hoger is dan de maximaal toegestane wettelijke snelheid van 30 km/uur.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.2.

2.3.3. Sociale veiligheid

Indieners beargumenteren dat de wijze waarop het plangebied momenteel is ingericht, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied en in de directe omgeving. Maatregelen of een visie ontbreken, en indieners zijn van mening dat de gemeente pro-actief inrichtingsmaatregelen dient te nemen, en niet slechts 'waar nodig' inrichtingsmaatregelen zou moeten overwegen. In de praktijk zou blijken dat sociale veiligheid in relatie tot winkelcentra van essentieel belang is.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.3.

2.3.4. Bouwhoogte en bouwvolume

Indieners zijn van mening dat de voorgestelde bouwhoogte en het bouwvolume van een aantal gebouwen, waaronder het Medisch Centrum, 4 appartementengebouwen en winkelcentrum, niet passen in de bestaande bebouwing en het waardevolle dorpse karakter van de wijk aantasten. Er ontstaat een fors hoogteverschil tussen bestaande en nieuwe bebouwingsvorm; de voorgestelde bouwhoogte is hoger dan de bouwhoogte van 10 meter die recent in het bestemmingsplan Oosterhaar is vastgesteld. De in het ontwerp voorgestelde aanpassingen leiden niet tot passendheid binnen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.4.

2.3.5. Wateroverlast

Indieners vrezen dat de reeds bestaande wateroverlast (grondwater in de kruipruimte) zal toenemen na uitvoering van de plannen, omdat enerzijds het verharde oppervlak zal toenemen en anderzijds de grondwaterwinning in Haren beëindigd zal worden. Uit een eerdere gemeentelijke reactie blijkt dat overleg is gevoerd met het Waterschap Hunze en Aa's, maar onduidelijk is of dit slechts betrekking had op de toename van het verharde oppervlak, of dat tevens de voorgenomen sluiting van de grondwaterwinning hierin betrokken is. Onduidelijk is wat de gevolgen ten aanzien van de toename van de wateroverlast zijn van het feit dat 2 miljoen m³ water minder per jaar onttrokken zal worden op geringe afstand van het plangebied.

Reactie:

Bij de planvoorbereiding is overleg gevoerd met het waterschap over de wateraspecten van het bestemmingsplan. Op grond van dit overleg is een inrichtingsplan gemaakt, waarbij met name de verbreding van de Spoor-sloot extra opvangmogelijkheden voor het water zal bieden. Ter bestrijding van de wateroverlast wordt tevens voorzien in de aanleg van een regenwaterriool, oost-west aan te leggen door de groenstructuur, met een aanslui-

ting op de Spoorloot. Met deze oplossing wordt (een toename van) wateroverlast voorkomen.

2.3.6. Kwantiteit en kwaliteit groen

Indieners maken zich zorgen over de hoeveelheid en kwaliteit van groen binnen het plan. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt tenietgedaan door de afname van het agrarisch groen van het weiland van de boerderij aan de Mellensteeg. Kwantitatief neemt de hoeveelheid groen hierdoor af met 1000 m². Kwalitatief lijkt de 'groene long', als één van de pijlers van het plan, te verschuiven van 'versterken van het aanwezige groen' naar 'geen onaanvaardbare aantasting van de groene long'. Indieners zijn bang dat, in relatie tot de eerder genoemde parkeerproblematiek, in de toekomst nog meer groen verloren gaat door omzetting naar parkeerplaatsen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.5.

2.3.7. Conclusie

Indieners concluderen dat het plan in de huidige vorm leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De schijn wordt gewekt dat aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit ondergeschikt worden gemaakt aan economische belangen. Voor projecten met een grote inbreuk op het planologisch regime, dienen hoge eisen gesteld te worden aan de ruimtelijke onderbouwing. Indieners wijzen in dit kader op de uitspraak van de rechtbank Groningen inzake het Medisch Centrum. Indieners zijn van mening dat dit in versterkte mate geldt voor het gehele ontwerp, en verzoeken derhalve om het bestemmingsplan niet in de huidige vorm door te zetten.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.6.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 4. R. Peters en L. van Timmeren, Windeweg 35 Haren

2.4.1. Verkeersveiligheid

Indieners hebben bezwaar tegen de functie die de Windeweg krijgt in het plan. De straat is met 4,5 meter te smal om het vrachtverkeer te verwerken, waarbij ook nog eens binnen een afstand van 100 meter twee scherpe bochten moeten worden gemaakt. Het verbreden van de straat door het laten vervallen van het trottoir leidt niet tot meer veiligheid en toezeggingen over verkeersaantallen hebben geen juridische status en zijn derhalve geen oplossing. De functies die de geplande zorglocatie zal bieden hebben een aanzuigende werking, waardoor de verkeersdruk op de Windeweg zal toenemen. Indieners zijn van mening dat de Windeweg dient te worden af-

gesloten, met uitzondering van aanwonenden, en dat een gedegen verkeers(circulatie)plan voor de volledige wijk dient te worden opgesteld, voordat verdere besluitvorming plaatsvindt.

Indieners van de zienswijze zijn van mening dat de voorgenomen plannen de verkeersveiligheid binnen de wijk Oosterhaar zullen aantasten. De huidige verkeerssituatie is al jaren reden tot zorg; indieners geven enkele voorbeelden van het ter sprake komen van dit probleem. De voorgenomen ontwikkeling zal zowel het aantal verkeersbewegingen als de af te leggen afstand door de wijk doen toenemen, waardoor de verkeersveiligheid afneemt. Vracht- en bevoorradersverkeer zal in plaats van rechtstreeks via grote wegen, met een omweg via smalle wegen worden geleid. Zwakke verkeersdeelnemers moeten, zowel op het geplande plein bij het nieuw te bouwen winkelcentrum als bij de kruising Oude Middelhorst - Anjerlaan, de ruimte delen. Bevoorradersverkeer moet in de huidige situatie 4 scherpe bochten maken, en in de nieuwe situatie 14 scherpe bochten. Volgens indieners is er dan ook geen sprake van een 'zo logisch mogelijk tracé', waar de gemeente over spreekt. Op een eerder ingediende zienswijze (inspraakreactie) wordt door de gemeente slecht geantwoord dat dit verder geen onderwerp van het bestemmingsplan is. Verkeersveiligheid dient serieus genomen te worden, voordat er ongelukken gebeuren.

Voorts betwijfelen indieners de betrouwbaarheid van de schattingen van de toename van het verkeer door de ontwikkeling. Op slechts een gedeelte van de straten zijn tellingen uitgevoerd. Inmiddels is volgens indieners al gebleken dat niet voorzien wordt in de minimale parkeerbehoefte. Wanneer de verkeerstoename nog groter zal zijn, zal op drukke momenten een parkeerprobleem ontstaan. Dit leidt tot files en parkeeroverlast in de buurt.

De toename van het aantal verkeersbewegingen, zoals onderzocht in het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) is volgens indieners onjuist. Indieners onderbouwen dat, doordat in de nieuwe situatie meer doorgaand verkeer door de Mellensteeg gaat en de toename van het aantal verkeersbewegingen 67% is (in plaats van 39%). In de Anjerlaan neemt het aantal verkeersbewegingen toe met 55%. Indieners omschrijven dit als een uiterst significante toename van het aantal en type verkeersbewegingen, temeer omdat geen rekening is gehouden met vracht- en bevoorradersverkeer en de uitbreiding van OBS De Wissel niet is meegerekend. Tot slot wordt specifieke aandacht gevraagd voor zwakke verkeersdeelnemers.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.3.1.

2.4.2. Milieukwaliteit

Indieners concluderen dat de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging, hetgeen voor een gedeelte onnodig is, omdat het vracht- en bevoorradersverkeer een omweg maakt. Deze verslechtering van de milieukundige situatie zorgt ervoor dat het plan niet

voldoet aan het stand-still-principe. Indieners betwijfelen of mogelijke overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen wel is onderzocht. Volgens indieners is het door de gemeente gebruikte uitgangspunt dat de betreffende wegen zijn ingericht als 30-km/uur-wegen en derhalve geen beoordeling van de geluidsbelasting noodzakelijk is onjuist, omdat uit het rapport 'Centrum Oosterhaar, verkeerskundige aspecten' (Grontmij 2008, in opdracht van de gemeente Haren) blijkt dat de gemiddelde snelheid hoger is dan de maximaal toegestane wettelijke snelheid van 30 km/uur.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.2.

2.4.3. Sociale veiligheid

Indieners beargumenteren dat de wijze waarop het plangebied momenteel is ingericht, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied en in de directe omgeving. Maatregelen of een visie ontbreken, en indieners zijn van mening dat de gemeente proactief inrichtingsmaatregelen dient te nemen, en niet slechts 'waar nodig' inrichtingsmaatregelen zou moeten overwegen. In de praktijk zou blijken dat sociale veiligheid in relatie tot winkelcentra van essentieel belang is.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.3.

2.4.4. Bouwhoogte en bouwvolume

Indieners zijn van mening dat de voorgestelde bouwhoogte en het bouwvolume van een aantal gebouwen, waaronder het Medisch Centrum, 4 appartementengebouwen en winkelcentrum, niet passen in de bestaande bebouwing en het waardevolle dorpse karakter van de wijk aantasten. Er ontstaat een fors hoogteverschil tussen bestaande en nieuwe bebouwingsvorm; de voorgestelde bouwhoogte is hoger dan de bouwhoogte van 10 meter die recent in het bestemmingsplan Oosterhaar is vastgesteld. De in het ontwerp voorgestelde aanpassingen leiden niet tot passendheid binnen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.4.

2.4.5. Wateroverlast

Indieners vrezen dat de reeds bestaande wateroverlast (grondwater in de kruipruimte) zal toenemen na uitvoering van de plannen, omdat enerzijds het verharde oppervlak zal toenemen en anderzijds de grondwaterwinning in Haren beëindigd zal worden. Uit een eerdere gemeentelijke reactie blijkt dat overleg is gevoerd met het Waterschap Hunze en Aa's, maar onduidelijk is of dit slechts betrekking had op de toename van het verharde oppervlak, of dat tevens de voorgenomen sluiting van de grondwaterwinning hier-

in betrokken is. Onduidelijk is hoe voorkomen gaat worden dan een hogere grondwaterstand zal leiden tot een toename van de wateroverlast.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.3.5.

2.4.6. Kwantiteit en kwaliteit groen

Indieners maken zich zorgen over de hoeveelheid en kwaliteit van groen binnen het plan. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt teniet gedaan door de afname van het agrarisch groen van het weiland van de boerderij aan de Mellensteeg. Kwantitatief neemt de hoeveelheid groen hierdoor af met 1000 m². Kwalitatief lijkt de 'groene long', als één van de pijlers van het plan, te verschuiven van 'versterken van het aanwezige groen' naar 'geen onaanvaardbare aantasting van de groene long'. Indieners zijn bang dat, in relatie tot de eerder genoemde parkeerproblematiek, in de toekomst nog meer groen verloren gaat door omzetting naar parkeerplaatsen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.5.

2.4.7. Conclusie

Indieners concluderen dat het plan in de huidige vorm leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. De schijn wordt gewekt dat aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit ondergeschikt worden gemaakt aan economische belangen. Voor projecten met een grote inbreuk op het planologisch regime, dienen hoge eisen gesteld te worden aan de ruimtelijke onderbouwing. Indieners wijzen in dit kader op de uitspraak van de rechtbank Groningen inzake het Medisch Centrum. Indieners zijn van mening dat dit in versterkte mate geldt voor het gehele ontwerp, en verzoeken derhalve om het bestemmingsplan niet in de huidige vorm door te zetten.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.6.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 5. J.F. Bakker en M.E.M. Boelens, Anjerlaan 2 Haren

2.5.1. Bestemmingsplan en vrijstelling Art. 19 lid 2 WRO

Indieners van de zienswijze beargumenteren dat een vrijstelling volgens artikel 19.2 Wro slechts gerechtvaardigd is wanneer het plan naar aard en schaal past in de bestaande ruimtelijke en functionele structuur. Bouwhoogte en -volume wijken aanzienlijk af van de bestaande bouw. Ten onrechte wordt door de gemeente aangegeven dat het geldende bestemmingsplan Haren-Oosterhaar vanuit het oogpunt van rechtszekerheid een

kader vormt voor het ontwerp, omdat in eerstgenoemde de bouwhoogte, na vrijstelling, is gemaximeerd op 12 meter.

Reactie:

Allereerst merken wij op dat de rechtbank Groningen het besluit om de bedoelde vrijstelling ex artikel 19 lid 2 WRO te verlenen niet op grond van inhoudelijke maar om formele redenen heeft vernietigd.

Verder merken wij op dat reeds bij het opstellen van het geldende bestemmingsplan Haren-Oosterhaar de wens bleek om de structuur van het gebied te verbeteren. In de toelichting van dit geldende bestemmingsplan is deze wens verwoord waarbij is aangegeven dat voor het realiseren van de wens een afzonderlijk bestemmingsplan nodig is.

Het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg geeft invulling aan de destijds geuite wens. In de stedenbouwkundige opzet van het plan is beoogd:

- *een compact winkelcentrum mogelijk te maken (hetgeen tot een aantrekkelijk functioneren leidt);*
- *het zo veel mogelijk optimaliseren van het groene gebied (hetgeen leidt tot concentratie van de bebouwing en daarmee een zekere stapeling nodig maakt); en*
- *het vergroten van het aanbod aan woningen (hetgeen met appartementen in een ander woningtype resulteert).*

Met gebruikmaking van het karakter van het gebied is een ontwerp gemaakt met een eigen opzet en vormgeving, dat kan gaan leiden tot een herkenbaar en centraal element in de wijk.

De afstand van de nieuwe bebouwing tot de bestaande woonbebouwing in de omgeving is zódanig groot dat niet voor onevenredige aantasting van de woonomgeving hoeft te worden gevreesd.

2.5.2. Geluid

Indieners achten het standpunt onjuist dat geen nader onderzoek verricht hoeft te worden ten aanzien van de te verwachten geluidsbelasting, omdat op grond van de Wet geluidhinder geen geluidzone van kracht is voor wegen waar een 30 km/uur snelheid geldt. Omdat het ontwerp nieuwe functies mogelijk maakt, zou, ongeacht de Wet geluidhinder, onderzoek naar de gevolgen voor de geluidsbelasting op bestaande (woon)functies moeten worden uitgevoerd. Nu dit onderzoek niet is uitgevoerd, is er sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening. Indieners wijzen erop dat een verdubbeling van het aantal vervoersbewegingen langs de ontsluitingsweg waaraan indieners wonen, zeker zal leiden tot een verhoging van de geluidsbelasting.

Reactie:

Zoals in paragraaf 2.4. van bijlage 1 (akoestisch onderzoek) reeds is geschreven, geldt voor de wegen in de directe omgeving van het plangebied een maximum snelheid van 30 km/uur. Deze wegen zijn overeenkomstig de Wet geluidhinder niet zoneringsplichtig. Het is niet noodzakelijk om de geluidsbelasting vanwege deze wegen in het plan te beoordelen. Ook wordt in deze paragraaf aangegeven dat uit recente jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat het niet beoordelen van de geluidsbelasting in 30

km-zones misschien niet in strijd is met de Wet geluidhinder, maar dat het zich soms niet verdraagt met een goede ruimtelijke onderbouwing. In bijlage 1 wordt nog uitgegaan van een maximale verkeersintensiteit van 2.250 motorvoertuigen per etmaal. In bijlage 1 wordt aangegeven dat gezien dit geringe aantal, de geluidsbelasting vanwege wegverkeer niet van invloed is op het plangebied en nader onderzoek voor wegverkeerslawaai niet nodig is.

De conclusie getrokken in bijlage 1 is juist. Wel is het goed te benadrukken dat deze conclusie gebaseerd is op een uitgangspunt dat uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onderzoek niet noodzakelijk is bij asfaltwegen met minder dan circa 2.450 voertuigen en bij klinkerwegen met minder dan circa 1.150 voertuigen. De Anjerlaan (en Mellensteeg) zijn beide asfaltwegen. Uit het onderzoek van de Grontmij blijkt dat de verkeersintensiteit in de toekomst op de Anjerlaan circa 2.430 motorvoertuigen bedraagt. Nader onderzoek is dan ook niet nodig. Zelfs wanneer de Mellensteeg met in de toekomst 1.100 motorvoertuigen in klinkerbestrating zou worden uitgevoerd hoeft hier nog geen nader onderzoek plaats te vinden.

2.5.3. Verkeer en parkeren

Indieners verwachten dat de verkeerstoename niet gelijkmatig over een etmaal is verspreid en in piektijden groter is dan in het ontwerp aangegeven. Door de weginrichting, met een zestal haakse bochten, wordt extra afremmen en optrekken van (vracht)auto's veroorzaakt, met meer geluid en uitstoot tot gevolg. Bovenstaande, het aantal vrachtverkeersbewegingen en de gevolgen en knelpunten voor gebieden grenzend aan het plangebied zijn niet meegenomen in de onderzoeken. In de onderzoeken wordt uitgegaan van een verdubbeling van het verkeer over de Anjerlaan, wat volgens indieners, gezien het aantal extra parkeerplaatsen, vermoedelijk te laag is. Indieners zijn van mening dat de onderzoeken aangaande verkeer en parkeren ernstig te kort schieten, waardoor het ontwerp in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Verwezen wordt naar reactie 2.1.1.

2.5.4. Geen versterking groene long

Indieners zijn van mening dat niet aan het doorslaggevende motief wordt voldaan om de groenstructuur in Oosterhaar te versterken. Het totaal aantal vierkante meters openbaar plus particulier groen neemt per saldo af. Parkeerplaatsen ten behoeve van het Medisch Centrum beslaan de volledige noordoost-hoek van de groene long. Ook de parkachtige invulling van dit terrein is onvoldoende juridisch bindend vastgelegd. Volgens indieners had naast het ontwerp ook een inrichtingsplan ter inzage moeten liggen.

Reactie:

Verwezen wordt naar reactie 2.1.5.

2.5.5. Bouwhoogte/-volume

Indieners achten de bouwhoogte van ruim 14-16 meter in het plangebied in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Hierdoor is sprake van achteruitgang van de beeldkwaliteit en de leefbaarheid. Indieners merken op dat geen onderzoek is verricht naar de schaduwwerking op bestaande bebouwing, binnen en buiten het plangebied. Deze gevolgen hadden moeten worden onderzocht, aldus indieners.

Reactie:

Reeds bij het opstellen van het geldende bestemmingsplan Haren - Oosterhaar is de wenselijkheid gebleken om de structuur van het gebied te verbeteren. Het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg geeft invulling aan deze wens. In de stedenbouwkundige opzet van het plan is beoogd:

- *een compact winkelcentrum mogelijk te maken (hetgeen tot een aantrekkelijk functioneren leidt);*
- *het zo veel mogelijk optimaliseren van het groene gebied (hetgeen leidt tot concentratie van de bebouwing en daarmee een zekere stapeling nodig maakt); en*
- *het vergroten van het aanbod aan woningen (hetgeen met appartementen in een ander woningtype resulteert).*

Gebruikmakend van het karakter van het gebied is een ontwerp gemaakt met een eigen opzet en vormgeving, dat kan gaan leiden tot een herkenbaar en centraal element in de wijk.

De nieuwe inrichting van het gebied betekent een verandering van de huidige situatie. In het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg is de voorgenomen ontwikkeling zo goed mogelijk ingepast in de bestaande omliggende structuur. De afstand van de nieuwe bebouwing tot de bestaande woonbebouwing in de omgeving is zódanig groot dat over het algemeen niet voor onevenredige aantasting van de woonomgeving hoeft te worden gevreesd.

2.5.6. Risico en geluidsbelasting spoorweg

Door de positie en hoogte van de geplande gebouwen, wordt door reflectie tegen nieuwe woningen de geluidsbelasting naar de bestaande woningen verhoogd. Met deze effecten is geen rekening gehouden. Daarnaast leidt de geplande nieuwbouw tot een verhoging van het groepsrisico vanwege spoor-gerelateerde gevaarlijke stoffen door bebouwing dicht langs het spoor. Het aspect zelfredzaamheid is hierbij onderschat; er zijn diverse (infrastructurele) knelpunten buiten het plangebied, infrastructurale veranderingen aan de Anjerlaan en de toename van bewoning door senioren als minder zelfredzame personen, waarmee onvoldoende rekening is gehouden.

Reactie:

In het kader van het bestemmingsplan is onder meer akoestisch onderzoek en onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. De resultaten van beide onderzoeken zijn opgenomen in de plantoelichting. De onderzoeken zijn uitgevoerd conform de hiervoor voorgeschreven rekenmethoden en

-modellen. Uit de onderzoeken blijkt dat aan de wettelijke normen kan worden voldaan.

Wanneer het bestemmingsplan voorziet in een wijziging of aanleg van een spoorlijn of wanneer in nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke zone van een spoorweg wordt voorzien, is er sprake van een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. In deze gevallen moeten grenswaarden uit de wet in acht worden genomen. Bestaande situaties zijn dié delen van het bestemmingsplan, die niet voorzien in nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bestaande woningen worden bij vaststelling van het bestemmingsplan niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. Dit geldt ook voor bestaande woningen gelegen buiten het plangebied.

Voor wat betreft de geringe toename van het groepsrisico, waarbij de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, wordt verwezen naar reactie 2.12.

2.5.7. Verdwijnen BodyFit

Indieners beschouwen het verdwijnen van sportschool en fitnesscentrum BodyFit als ongewenst. Het verkrijgen van lichamelijke fitheid past bij het karakter van het winkelcentrum voor dagelijkse behoeften.

Reactie:

De gemeente is in overleg met de ondernemer om te kijken naar een andere locatie. In de tussentijd blijft de sportschool op de huidige locatie. Voor het overige wordt verwezen naar reactie 2.12.

2.5.8. Oneigenlijke rol Woonborg

Het vervangen van sociale huurwoningen en seniorenwoningen voor de ontwikkeling (met belastinggelden) en verkoop van woningen, behoort niet tot de taak van een woningbouwcorporatie; op deze wijze wordt als projectontwikkelaar gehandeld.

Reactie:

Herstructurering van woningen door woningbouwcorporaties gebeurt op dit moment veelvuldig in Nederland. Uit onderzoek naar de Harense woningmarkt (dat de basis vormt voor het gemeentelijke Woonplan) blijkt dat er behoefte bestaat aan appartementenbouw. Met dit bestemmingsplan wordt in deze bestaande behoefte voorzien.

2.5.9. Burgerparticipatie

Indieners zijn van mening dat de gestelde doelstellingen waarop het ontwerp gebaseerd is, niet uit de verf komen. Indieners begrijpen niet welke motieven aan de huidige inrichting en uitvoering ten grondslag liggen, terwijl in hun ogen in het voortraject betere oplossingsrichtingen zijn aangedragen. Indieners verzoeken derhalve om af te zien van vaststelling.

Reactie:

De mening van reclamanten dat gestelde doelstellingen niet uit de verf komen wordt niet gedeeld. Het beleid c.q. de motieven die aan het bestem-

mingsplan ten grondslag liggen zijn uitvoerig beschreven in de plantoelichting.

Voorstel

Vorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 6. H. Geerlings, Anjerlaan 22 Haren

2.6.1. Bouwvolume zorgt voor overlast

Indiener van de zienswijze heeft bezwaar tegen de plannen voor de bouw van het winkelcentrum. De hoogte van 15-16 meter veroorzaakt schaduw over huis en tuin, en heeft negatieve invloed op de privacy. Het huidige winkelcentrum veroorzaakt overlast in de vorm van (vracht)verkeer, maar ook inbraak, vandalisme en brandstichting. Deze overlast komt door de voorgenomen plannen dichterbij de woning van indiener.

Reactie:

Beoogd is om de voorgestane nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk in te passen in de bestaande ruimtelijke en functionele structuur. Over het algemeen zijn de nieuwe bouwblokken zodanig gesitueerd dat ook in de toekomst sprake is van een aanvaardbare situatie. Mocht indiener van mening zijn schade te leiden, dan geeft artikel 6.1. van de Wet ruimtelijk ordening de mogelijkheid tot een tegemoetkoming in de schade.

Met betrekking tot de verkeersaspecten is door een deskundig bureau onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteiten aan de Anjerlaan weliswaar toenemen maar dat er ook in de nieuwe situatie sprake is van een alleszins aanvaardbare situatie.

Bij de opzet van het bestemmingsplan is ook het aspect sociale veiligheid betrokken. De beoogde heldere stedenbouwkundige bebouwingsstructuur in combinatie met functiemenging (geen 'doods' winkelcentrum buiten sluitingstijden) draagt bij aan een goede sociale veiligheid. Waar nodig wordt dit door inrichtingsmaatregelen ondersteund.

2.6.2. Aansluiten bij overige zienswijzen

Door het bouwvolume en de hoogte van de geplande gebouwen zal het dorpse karakter van de wijk aangetast worden. Voor overige punten van bezwaar met betrekking tot verkeersveiligheid, milieukwaliteit, sociale veiligheid, bouwmassa en bouwvolume, wateroverlast en hoeveelheid groen, verwijst indiener naar de zienswijzen van andere indieners. Indiener is van mening dat bewoners in een vroeger stadium betrokken hadden moeten worden bij de plannen. Voor bewoners en winkeliers is er jaren lang onduidelijkheid geweest, terwijl de bewoners juist centraal zouden moeten staan omdat de plannen betrekking hebben op hen. Indiener verzoekt om af te zien van vaststelling van het ontwerp.

Reactie:

Voor onze reactie op deze samenvattende zienswijze volstaan wij met een verwijzing naar hetgeen wij over deze punten in het voorgaande reeds opgemerkt hebben.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 7. M. Loopstra, Hopweg 7 Haren**2.7.1. Aantasting welzijnsgevoel in eigen woning**

De bouwhoogte van de nieuwe bebouwing mag, na toepassing van de ontheffingsregels, 15,4 meter hoog worden. Dit staat niet in verhouding tot het dorpse karakter van de huidige bebouwing (7-8 meter hoog). Daarnaast is de afstand tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande bebouwing te gering. Uitzicht op de groene long wordt vervangen door opsluiting tussen rechte hoge gevels. In strijd met eerdere uitgangspunten wordt nu de mogelijkheid gecreëerd om de bebouwingsblokken voor de voorgevels van bestaande huizen door te laten lopen. De privacy van de huidige bewoners zal worden aangetast en de bebouwing neemt zonlicht weg. Bovenstaand heeft effect op het welzijnsgevoel en de economische waarde van betreffende woningen. Het afbreken van bebouwing van 1,5 woonlaag hoog en vervanging door 4 bouwlagen, is een aanzienlijk verschil.

Reactie:

Reeds bij het opstellen van het geldende bestemmingsplan Haren - Oosterhaar is de wenselijkheid gebleken om de structuur van het gebied te verbeteren. Het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg geeft invulling aan deze wens. In de stedenbouwkundige opzet van het plan is beoogd:

- *een compact winkelcentrum mogelijk te maken (hetgeen tot een aantrekkelijk functioneren leidt);*
- *het zo veel mogelijk optimaliseren van het groene gebied (hetgeen leidt tot concentratie van de bebouwing en daarmee een zekere stapeling nodig maakt); en*
- *het vergroten van het aanbod aan woningen (hetgeen met appartementen in een ander woningtype resulteert).*

Met gebruikmaking van het karakter van het gebied is een ontwerp gemaakt met een eigen opzet en vormgeving, dat kan gaan leiden tot een herkenbaar en centraal element in de wijk.

De nieuwe inrichting van het gebied betekent een verandering van de huidige situatie. In het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg is de voorgenomen ontwikkeling zo goed mogelijk ingepast in de bestaande omliggende structuur. De afstand van de nieuwe bebouwing tot de bestaande woonbebouwing in de omgeving is zódanig groot dat over het algemeen niet voor onevenredige aantasting van de woonomgeving hoeft te worden gevreesd.

Beoogd is om de voorgestane nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk in te passen in de bestaande ruimtelijke en functionele structuur. Over het algemeen zijn de nieuwe bouwblokken zódanig gesitueerd dat ook in de toekomst sprake is van een aanvaardbare situatie. Mocht indiener van mening zijn schade te leiden, dan geeft artikel 6.1. van de Wet ruimtelijk ordening de mogelijkheid tot een tegemoetkoming in de schade.

2.7.2. Grenswaarden geluid

De geluidsbelasting neemt toe tot het maximaal toelaatbare. De geluidsbelasting van de treinen naar de bestaande woningen wordt door reflectie tegen de nieuwe woningen vermoedelijk verhoogd. In het verleden zijn, ondanks verzoeken, geen geluidswerende schermen geplaatst en het treinverkeer zal eerder toenemen dan afnemen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.5.6.

2.7.3. Afname verkeersveiligheid

Indiener stelt dat het verkeer zal intensiveren door de komst van extra woon- en bedrijfseenheden in het gebied. Dit is onwenselijk zonder aanpassing van het huidige verkeersplan. De verkeersveiligheid van met name jonge kinderen is in het geding, omdat de inrit van het Medisch Centrum pal tegenover de toegang van basisschool De Wissel komt te liggen en omdat een doorlopend trottoir in veel straten ontbreekt. Het meest recente rapport van de Grontmij met betrekking tot dit aspect zou vermeld moeten worden bij de overige onderzoeksrapporten die in het kader van dit plan zijn gedaan.

Reactie:

Eén van de randvoorwaarden voor het bestemmingsplan is het realiseren van een verkeersveilige situatie. Uit het onderzoek van de Grontmij (2008) blijkt dat de stijging van de verkeersintensiteiten niet hoeft te leiden tot een verkeersonveiligere situatie. Vergezeld van de in het bestemmingsplan toegelichte verkeersmaatregelen (gericht op het versterken van de verblijfsfunctie van het gebied) wordt ervan uitgegaan dat tot een aanvaardbare situatie kan worden gekomen.

2.7.4. Geen versterking groene long

Indiener beargumenteert dat een van de uitgangspunten voor herinrichting van het plangebied versterking van de Groene Long was. Door bebouwing van de schapenwei en het kappen van grote oude bomen voor de realisatie van het Medisch Centrum met parkeerplaats, is het verharde oppervlak in de groene long groter dan in de huidige situatie. Daarnaast zal de gehele beleving van de groene long en het dorpse karakter veranderen in een stedelijke uitstraling.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.5.

2.7.5. Flora en faunaonderzoek

Indiener merkt op dat in het Flora en faunaonderzoek geen uilensoorten zijn aangetroffen, terwijl volgens indiener op z'n minst één uilensoort zich

's nachts beweegt in het bestemmingsgebied. Wellicht dat het betreffende onderzoek op dit punt nog aangevuld dient te worden.

Reactie:

Mogelijk dat indiener de aanwezigheid van één uilensoort in het plangebied heeft waargenomen. Voor vogels geldt een algemene bescherming, waarbij het verboden is vogels en hun nesten in het broedseizoen te verstoren. Dat betekent dat het in die periode niet is toegestaan om werkzaamheden in een gebied te starten die bedreigend zijn voor broedvogels. Voor de meeste vogels geldt een broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli. Hiermee zal bij de uitvoering van de plannen rekening worden gehouden.

2.7.6. Gevolgde procedure

Indiener is van mening dat er geen zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Belangen van bewoners zijn niet zorgvuldig vergaard en afgewogen waardoor de voorbereiding van het besluit tot nu toe als onzorgvuldig valt aan te merken.

Reactie:

In de toelichting op het bestemmingsplan vindt een zorgvuldige belangenafweging plaats. Hierop heeft indiener de mogelijkheid gehad in te spreken, waarvan indiener ook gebruik heeft gemaakt. De gemeente is het dan ook niet met de zienswijze van indiener eens.

2.7.7. Alternatieven

Indiener noemt een aantal alternatieven voor het plan: een kleinschaliger plan, aanpassing van het verkeersplan en nieuwbouw van het winkelcentrum conform het oorspronkelijke initiatief van de ondernemers van Oosterhaar. Indiener verzoekt het ontwerp niet vast te stellen of gewijzigd vast te stellen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.5.5.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 8. B.J.M. Melis-Dankers en D.H.A.M. Melis-Dankers, Mellenst. 37

2.8.1. Versterking van de groene long

Indieners van de zienswijze beargumenteren dat het ontwerp niet in overeenstemming is met één van de uitgangspunten: het versterken van de groene long. Kwantitatief neemt de totale hoeveelheid groen af ten opzichte van de huidige situatie. Kwalitatief wordt onvoldoende gewaarborgd dat de beloofde kwaliteitswinst ook daadwerkelijk gerealiseerd zal worden.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.5.

2.8.2. Wijkbrede, integrale benadering

Indieners zijn van mening dat het ontwerp niet voldoet aan de gestelde eis van een goede ruimtelijke inpassing binnen het bredere plangebied van de wijk Oosterhaar in zijn geheel. De plannen hebben aanzienlijke gevolgen voor de rest van de wijk Oosterhaar, hetgeen door de MilieuAdviesRaad wordt onderkend. In de rapporten, behorende bij het ontwerp, en in de eerder hierover gestelde vragen, wordt niet op de gevolgen voor de gebieden buiten het plangebied ingegaan.

Reactie:

Het bestemmingsplan Oosterhaar was een regeling voor de hele wijk en had vooral het karakter van een actueel beheerplan, afgestemd op de aanwezige ruimtelijk-functionele structuur. In de loop van de tijd doen zich nieuwe ontwikkelingen en wensen voor die een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk maken. De invulling van het gebied Van Spoor tot Steeg is zo'n ontwikkeling. Hierbij is wel degelijk gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing binnen het bredere plangebied van de wijk Oosterhaar in zijn geheel.

2.8.3. Bouwhoogte en bouwvolume

Indieners stellen dat de bouwhoogte en het bouwvolume van de geplande bebouwing aanzienlijk afwijkt van de huidige kleinschalige bebouwing, waardoor het plan naar aard en schaal niet past in de bestaande omgeving. Daarnaast worden substantieel meer appartementen gebouwd dan in het Woonplan Haren 2004 verantwoord wordt geacht, zonder dat hier de noodzaak voor wordt aangetoond. Indieners constateren dat de beoogde bouwhoogte van de brugwoningen (16 meter) niet past binnen de maximale bouwhoogte die in het ontwerp wordt geregeld. Tot slot staan de mogelijke ontheffingen voor de bouwhoogte van zendmasten, schoorstenen, lichtkoepels en liftkokers (tot 17,5 meter) in geen verhouding tot de bestaande woningen van 7-8 meter hoogte.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.5.5.

2.8.4. Medisch Centrum

Volgens indieners ontbreekt de noodzaak om voorzieningen als huisarts, apotheek of huisartsenlaboratorium in de wijk te vestigen, omdat deze voorzieningen zich op slechts 10 meter buiten de wijk bevinden. Het betreft dus slechts een verplaatsing van genoemde zorgvoorzieningen, geen nieuwe voorzieningen. Daarnaast is het onjuist dat het gebouw van het Medisch Centrum qua verschijningsvorm refereert aan de agrarische geschiedenis van het perceel. De afstand van de bijgebouwen (waaronder een trappenhuis) tot de omringende woonbebouwing is kleiner dan de richt-

lijnafstand die voor een Medisch Centrum gehanteerd dient te worden, hetgeen onaanvaardbaar is.

Reactie:

Aan de Mellensteeg vindt een herinvulling van het perceel Mellensteeg 41 plaats in de vorm van een Medisch Centrum in combinatie met 7 woonappartementen in twee bouwlagen plus kap. Het Medisch Centrum biedt ruimte aan een huisarts, een apotheek, een huisartsenlaboratorium en een fysiotherapeut. Ten behoeve van de herinvulling wordt de huidige boerderij gesloopt. Om het karakter van de groente long te versterken, is gekozen voor de beoogde situering.

2.8.5. Bouwen voor ouderen

De doelstelling om aantrekkelijke appartementen voor met name ouderen te bouwen is nergens in het ontwerp geborgd. Meer dan 'niet nader gespecificeerde afspraken' met Woonborg zijn er niet, en sturende elementen ontbreken, waardoor dit uitgangspunt rechtsonzeker is.

Reactie:

De Woningcorporatie Woonborg functioneert als ontwikkelende en risico-dragende partij in de ontwikkeling van het centrum van Oosterhaar tot een aantrekkelijke locatie met een nieuw winkelcentrum, een medisch centrum, appartementen voor ouderen en zorgvoorzieningen. De realisatie van het plan is in handen van Woonborg. Tussen de gemeente en Woonborg zijn afspraken gemaakt over de uitgangspunten en randvoorwaarden. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden zullen voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan in een realisatieovereenkomst worden neergelegd.

2.8.6. Achterhaald beleid

Het gemeentelijk beleid is gebaseerd op deels verouderde rapporten uit 2001-2004. Zo wordt in één van de beleidsstukken gesteld dat de woningmarkt zich kenmerkt door krapte, hetgeen gezien het huidig (langdurig) te koop staande woningaanbod in Oosterhaar, niet meer van toepassing is.

Reactie:

De huidige situatie op de woningmarkt is in de beleidsstukken inderdaad niet voorzien. De gemeente is echter van mening dat zeker binnen de periode van de komende tien jaar, waarvoor dit bestemmingsplan toch wordt opgesteld, de behoefte aan appartementen zal voldoen aan het aanbod. Ook de provinciale nota Bouwen en Wonen ondersteunt dit standpunt.

2.8.7. Winkelcentrum

Indieners vermoeden dat het winkelcentrum door de beoogde omvang en grootte geen wijkfunctie krijgt, maar een wijkoverstijgende functie. In de plannen is geen rekening gehouden met de daardoor veroorzaakte verkeers- en parkeerdruk, waardoor deze onvoldoende zijn.

Reactie:

In de plannen is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking behorende bij de omvang van de supermarkt.

2.8.8. Geluid

Indieners achten het standpunt onjuist dat geen nader onderzoek verricht hoeft te worden ten aanzien van de te verwachten geluidsbelasting, omdat op grond van de Wet geluidhinder geen geluidzone van kracht is voor wegen waar een 30 km/uur-snelheid geldt. Omdat het ontwerp nieuwe functies mogelijk maakt, zou, ongeacht de Wet geluidhinder, een onderzoek naar de gevolgen voor de geluidsbelasting op bestaande (woon)functies moeten worden uitgevoerd. Nu dit onderzoek niet is uitgevoerd, is er sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast is geluid ten aanzien van het laden en lossen bij het winkelcentrum buiten beschouwing gebleven, terwijl dit gezien de tijdstippen waarop dit plaatsvindt, aanzienlijke hinder op kan leveren. Zonder berekening van deze geluidsbelasting is het ontwerp onvolledig.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.5.2.

2.8.9. Verkeer

Indieners constateren dat het verkeersplan slechts ingaat op het plangebied en niet op de gevolgen voor de rest van Oosterhaar. Een wijkbreed, integraal verkeerscirculatieplan voor de gehele wijk ontbreekt, terwijl deze onmisbaar zou zijn. Indieners merken op dat verplaatsing van sluipverkeer zal leiden tot extra verkeersbewegingen, welke niet zijn meegenomen in het huidige verkeersplan. Daarnaast zijn relevante ontwikkelingen buiten het plangebied ten onrechte buiten beschouwing gebleven en is geen rekening gehouden met drukte tijdens piektijden.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.1.

2.8.10. Parkeren

Indieners achten de in kaart gebrachte parkeersituatie in strijd met de goede ruimtelijke ordening. Er zal een tekort aan 10 parkeerplaatsen ontstaan, hetgeen door indieners niet als gering valt aan te merken. Wanneer bij de definitieve inrichting hier alsnog in wordt voorzien, zal dit ten kosten moeten gaan van de toch al onder druk staande groenstructuur. Door afronding van het aantal benodigde parkeerplaatsen naar beneden, wordt volgens indieners niet voldaan aan de CROW normen.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.1.1.

2.8.11. Beeldkwaliteit

De Aanvulling Welstandsnota is later in procedure gebracht dan het ontwerp, terwijl dit gelijktijdig zou moeten geschieden. Ook door de terinzagelegging gedurende de kerstvakantie is de procedure uiterst onzorgvuldig en de onderbouwing van het ontwerp vooralsnog onvolledig.

Reactie:

Er bestaan geen wettelijke regels voor het (gelijk) ingaan van de periode van tervisielegging van het bestemmingsplan en de aanvulling op de welstandsnota. De gemeenteraad krijgt het bestemmingsplan en de Aanvulling op de Welstandsnota wel tegelijk ter vaststelling voorgelegd.

2.8.12. Schaduw

Indieners stellen dat slechts in beperkte mate onderzoek is verricht naar de schaduwwerking van de geplande gebouwen voor de bestaande woningen. Deze gevolgen zouden wel moeten worden geïnventariseerd.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.6.1.

2.8.13. Inspraak

Indieners zijn van mening dat burgers bij de totstandkoming van de planvorming betrokken hadden moeten worden en betreuren het dat slechts de formele mogelijkheid tot het maken van bezwaar wordt geboden. Voorts zijn indieners van mening dat slechts in geringe mate op hun eerder ingediende bezwaren wordt gereageerd. Het betreft de volgende punten:

- integraal bouwbeleid;
- vermindering van het groen;
- groenbeleving;
- verkeersveiligheid;
- verstedelijking door hoogbouw;
- bouwvolume te fors;
- veiligheid;
- 24-uurs-zorg;
- vrijstellingsruimte;
- noodzaak Medisch Centrum niet aangetoond;
- bouwhoogte cafetaria;
- inperking detailhandel;
- Medisch Centrum;
- milieukwaliteit;
- waterhuishouding.

Indieners handhaven dan ook deze eerder aangevoerde bezwaren.

Reactie:

In hoofdstuk 8 van de toelichting is al een reactie op bovenstaande punten verwoord.

2.8.14. Regels

Indieners achten het onacceptabel dat de regels van het ontwerp veel vrijheden toelaten, waardoor de rechtszekerheid onder druk staat. Indieners geven een aantal voorbeelden waarbij ten opzichte van het vigerende plan meer vrijheid wordt gegeven: er worden geen minimale afstanden gegeven tussen gebouwen en/of perceelsgrenzen, er worden geen eisen gesteld aan de goothoogte, er worden geen maximale afmetingen c.q. oppervlakten van bijgebouwen geregeld en de ontheffingsregels laten een vergroting van 10% toe. Indieners hebben voorts bezwaar tegen de volgende regels:

- artikel 3.2.1 onder d: de maximale bouwhoogte van 14 meter laat drie bouwlagen toe, terwijl dit gemaximeerd zou moeten worden naar twee bouwlagen;
- artikel 4.2.1 onder c laat een bouwhoogte van 11 meter toe, terwijl in het vigerende plan een maximale bouwhoogte van 7 meter geldt;
- artikel 4.2.2 onder b laat een bouwhoogte van een trappenhuis toe welke hoger is dan de nokhoogte van de bestaande woningen;
- artikel 4.2.3 onder b laat de bouw van bergingen toe met 2 bouwlagen en een bouwhoogte van 4,5 meter, hetgeen onaanvaardbaar is ten aanzien van de geringe afstand van bestaande bebouwing.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.5.5. De nieuwe inrichting van het gebied verlangt een vertaling in de regels, zoals die nu zijn opgenomen. Mocht indiener van mening zijn schade te leiden, dan geeft artikel 6.1. van de Wet ruimtelijk ordening de mogelijkheid tot een tegemoetkoming in de schade.

2.8.15. Concluderend

Indieners concluderen dat:

- de geplande bouw in het plangebied van het ontwerp tot een onacceptabele aantasting van het woon- en leefklimaat leidt;
- de ruimtelijke onderbouwing op vele punten onvoldoende is;
- het huidige dorpse karakter door de plannen onomkeerbaar verstedelijkt;
- zij nauwelijks inhoudelijke reactie hebben gekregen op eerder ingediende bezwaren;
- het burgerparticipatieproces ernstig gefrustreerd is en alternatieve plannen niet besproken konden worden;
- de regels te veel vrijheden laten en de rechtszekerheid aantasten.

Indieners verzoeken om af te zien van vaststelling van het ontwerp en geven aan bereid te zijn om hun argumenten en visie op alternatieven toe te lichten.

Reactie:

Verwijzend naar de reacties onder 2.8.1 tot en met 2.8.14. is de gemeente het niet met de reactie van indiener eens.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 9. F.P.M. Slijkerman, Ridderspoorweg 40 Haren**2.9.1. Inrichting Anjerlaan**

Indiener van de zienswijze heeft bezwaar tegen de inrichting van de Anjerlaan uitsluitend voor bestemmingsverkeer. De scheiding tussen doorgaand verkeer en verblijfsverkeer, conform de huidige situatie, vervalt, waardoor een slechtere verkeerssituatie zal ontstaan.

Reactie:

In de huidige situatie kan het doorgaande verkeer over de Anjerlaan en moet het verblijfsverkeer van het winkelcentrum op een tweetal punten de Anjerlaan op om in noordelijke of zuidelijke richting via de Anjerlaan te rijden. Door de herinrichting van het centrum wordt de verblijfsfunctie van het gebied versterkt. De inrichting wordt hierbij nog beter afgestemd op de 30 km/uur functie die de Anjerlaan heeft. De snelheid van het autoverkeer zal door de herinrichting ter plaatse van het winkelcentrum verder omlaag gaan. Door het ter plaatse van het winkelcentrum herinrichten van de Anjerlaan tot een plein met parkeerplaatsen, wordt er vanuitgegaan dat het doorgaande verkeer wordt weggenomen. Er zal naar verwachting alleen nog sprake zijn van bestemmingsverkeer. De verkeersstructuur van de Anjerlaan is in de nieuwe situatie te omschrijven als een plein waarop aan de noord- en zuidzijde een tak van de Anjerlaan is aangesloten. In de basis is dit een verkeerveilige structuur.

2.9.2. Ontsluiting winkelcentrum

Indiener verwacht dat de ontsluiting van het winkelcentrum enkel via de Anjerlaan onvoldoende is voor de verwachte toename van het verkeer. De bereikbaarheid zou verbeteren wanneer de verblijfsruimte ook vanaf de Melensteeg zal zijn te bereiken.

Reactie:

De verwachte toename van het verkeer wordt in het rapport Centrumplan Oosterhaar, verkeerskundige aspecten, 14 juli 2010, onderbouwd. De berekende stijging van het aantal verkeersbewegingen verdeelt zich over het etmaal. Een vuistregel is dat in het drukste uur circa 10% van het totale verkeer op een etmaal wordt afgewikkeld. Bij een toename van 860 motorvoertuigenbewegingen per etmaal komt dit neer op circa 86 extra motorvoertuigen in het drukste uur. Aan de noordzijde komt dit bij 760 motorvoertuigen neer op circa 76 extra motorvoertuigenbewegingen in het drukste uur. Aan beide zijden komt het tijdens het drukste uur afgerond op 1 auto extra per minuut. Een stijging van de verkeersintensiteit hoeft niet te leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, zo lang het parkeren op de juiste wijze plaatsvindt (op het parkeerterrein), waardoor onoverzichtelijke situaties worden voorkomen, en zolang er sprake is van een aangepast verkeersgedrag, zijn er geen objectieve redenen voor een negatief effect op de verkeersveiligheid.

2.9.3. Bevoorradersverkeer

Indiener heeft bezwaar tegen de route die het bevoorradersverkeer van het winkelcentrum moet rijden. Deze route leidt dwars door de woonwijk, terwijl het bevoorradersverkeer ook via de Anjerlaan geleid zou kunnen worden, of via een te maken verbinding vanaf de Mellensteeg. Vrachtverkeer zou, gezien het ontbreken van de noodzaak, verboden moeten worden op de Ridderspoorweg en de Windeweg.

Reactie:

Zoals in paragraaf 4.2. van de toelichting is beschreven, zal het noordelijk gedeelte van de Anjerlaan het meest te maken krijgen met bevoorradersverkeer. Het gaat dan met name om kleinere vrachtwagens en bestelauto's. Voor grotere vrachtwagens (5 per dag) is een voorkeursroute vastgelegd. De route loopt over de Tussenzijl, Oude Middelhorst en Mellensteeg naar de Windeweg en weer terug via de Anjerlaan naar de Oude Middelhorst (zie figuur 4 van de toelichting). De voorkeursroute voor grotere vrachtwagens loopt niet langs de woning van indiener.

In verband met de bevoorrading zal de Windeweg moeten worden aangepast. De Windeweg wordt een eenrichtingsweg voor de ontsluiting van de aangrenzende woningen en de bevoorrading van met name de supermarkt en groentewinkel. Ook zullen extra parkeervoorzieningen worden aangebracht aan de koppen van de Windeweg (oostelijk deel), zodat parkeren in de straat niet meer noodzakelijk is. Het laden en lossen zal aan de achterkant van het nieuwe winkelcentrum plaatsvinden. Daar is voldoende ruimte voor laden en lossen. In de nieuwe situatie is het niet meer nodig, zoals dat in de huidige situatie wel het geval is, dat de vrachtwagens een eind achteruit moeten rijden. Om sluipverkeer over de Windeweg naar het winkelcentrum te voorkomen, zal er een "stop" in de weg komen ter hoogte van het Medisch Centrum. Gezien de beperkte verkeersintensiteit op de Windeweg en omdat langsparkeren in de straat niet meer noodzakelijk is, kan de Windeweg meer worden ingericht als verblijfsgebied. De westelijke poot van de Windeweg is een insteekweg voor auto's, met een sluis voor fietsers en voetgangers. Aan het eind is voorzien in een keerplek.

2.9.4. Bouwhoogten

Indiener heeft bezwaar tegen de bouwhoogte van het winkelcentrum. Het realiseren van vier bouwlagen met een bouwhoogte van 13,5 tot 15 meter past niet binnen de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van de wijk Oosterhaar (met een bouwhoogte niet hoger dan 7 meter) en tast het waardevolle karakter aan.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie in 2.5.5.

2.9.5. Bouwvolume

Indiener is van mening dat het nieuw te realiseren winkelcentrum met bijbehorende woon- en zorgvoorzieningen te groot van omvang is. De wijk-overstijgende functie en de verkeersaantrekkende werking zijn ongewenst. Een dergelijk groot winkelcentrum zou op een beter ontsloten locatie gerealiseerd moeten worden waarbij de leefbaarheid niet wordt aangetast.

Reactie:

De verwachte toename van het verkeer wordt in het rapport Centrumplan Oosterhaar, verkeerskundige aspecten, 14 juli 2010, onderbouwd en laat zien dat deze acceptabel is. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie in 2.5.5.

2.9.6. Concluderend

Indiener concludeert dat het ontwerp niet voldoet aan de verwachtingen van de bewoners van Oosterhaar en geen verbetering voor de leef- en woonbaarheid tot gevolg heeft. Indiener pleit voor het intrekken van het ontwerp en het geven van mogelijkheden aan winkeliers om hun winkel op de huidige plaats uit te breiden.

Reactie:

In tegenstelling tot de mening van indiener is de gemeente van mening dat de realisatie van het bestemmingsplan een verbetering van het woon- en leefklimaat tot gevolg heeft en wenst de gemeente dan ook tot realisatie over te gaan.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. 10. De Raadsman namens G. Müller, Anjerlaan 34 Haren

Het ontwerp biedt geen ruimte meer voor een momenteel in het plangebied gevestigde voorziening sportschool en fitnesscentrum. Bij het wegbestemmen van deze voorziening is geen rekening gehouden met het fitnesscentrum, de wensen van de ondernemer hiervan, de kwaliteit van de onderneming en de periode dat deze onderneming al wordt uitgeoefend. Er is nog geen alternatieve locatie, en omdat uit het ontwerp niet blijkt dat een verplaatsing van de genoemde voorziening noodzakelijk is, verzet indiener van de zienswijze zich tegen de inhoud en uitvoering van het ontwerp. Indiener is van mening dat het ontwerp zal leiden tot een verslechterende situatie voor de kwaliteit en uitoefening van de onderneming en een (daaruit voortvloeiende) waardeverandering van het onroerend goed.

Reactie:

Zolang de gemeente en de ondernemer van de sportschool nog geen overeenstemming hebben met betrekking tot verplaatsing, dient de sportschool nog niet 'wegbestemd' te worden.

Voorstel

Op de verbeelding is een aanduiding ter plaatse van de sportschool opgenomen, waarbinnen een sportschool is toegestaan. Bij het beëindigen van deze functie bestaat de mogelijkheid deze door middel van een wijzigingsbevoegdheid te beëindigen.

2. 11. Gedeputeerde Staten Provincie Groningen**2.11.1. Woningbouwaantallen**

De provincie Groningen heeft het ontwerp getoetst aan de nog niet in werking getreden Omgevingsverordening provincie Groningen 2009 en het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013. Omdat in het ontwerp de bouw van woningen mogelijk worden gemaakt, dient hierbij expliciet beschreven en geregeld te worden hoeveel woningen kunnen worden gebouwd, teneinde te voorkomen dat de nieuwbouwruiimte die aan de gemeente Haren is toegekend wordt overschreden. De Provincie Groningen verzoekt het ontwerp aan te passen en in overeenstemming te brengen met het betreffende artikel (4.7) van de omgevingsverordening.

Reactie:

Het maximaal aantal te bouwen zal worden vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Daarnaast zal in de toelichting worden aangegeven hoe dit aantal zich verhoudt met de bouwopgave van Haren c.q. het gemeentelijk woningbouwcontingent.

2.11.2. Hoogte reclamemasten

Op grond van het bepaalde in artikel 12, onder d van de planregels van het ontwerp, kunnen reclamemasten worden opgericht hoger dan 6 meter. Dit is in strijd met artikel 4.14 lid 1 van de Omgevingsverordening. De Provincie Groningen verzoekt het ontwerp op dit onderdeel aan te passen.

Reactie:

Het bestemmingsplan wordt op dit punt in overeenstemming met de Omgevingsverordening gebracht.

Voorstel

Voorgesteld wordt deze zienswijze gegrond te verklaren en de maximale bouwhoogte van reclamemasten in het bestemmingsplan te beperken tot 6 meter en daarnaast het maximaal te bouwen aantal te bouwen woningen vast te leggen in de regels van het bestemmingsplan.

2. 12. ProRail

ProRail geeft aan reeds naar aanleiding van het voorontwerp te hebben opgemerkt dat met betrekking tot externe veiligheid het groepsrisico toeneemt, waardoor een verantwoordingsplicht geldt. Deze verantwoordingsplicht is onvoldoende onderbouwd. Naar aanleiding van een overleg met de brandweer zou de paragraaf over externe veiligheid in het ontwerp worden

aangevuld met een bestuurlijke afweging, terwijl in het ontwerp slechts wordt ingegaan op het aspect zelfredzaamheid. ProRail verzoekt daarom alsnog om een goed onderbouwde bestuurlijke afweging inzake de toename van het groepsrisico toe te voegen aan hoofdstuk 5 van het ontwerp.

Reactie:

Zoals uit bijlage 6 (bijlagenboek) blijkt, neemt door de realisatie van het bestemmingsplan het groepsrisico gering toe. De oriëntatiewaarde wordt daarbij niet overschreden. In hoofdstuk 8 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is - als reactie op de overlegreactie van de Hulpverleningsdienst Groningen - de bestuurlijke afweging van het college reeds aangegeven waarom een (in dit geval) geringe toename van het groepsrisico, waarbij de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, acceptabel is. In de bestuurlijke afweging is een afweging gemaakt tussen de noodzaak van het bestemmingsplan enerzijds en de mate van veiligheid anderzijds. De uitkomst van de afweging is dat de ontwikkelingen die met het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg beoogd worden belangrijk zijn en doorgang moeten vinden. Dit met het oog op:

- *de slechts geringe toename van het groepsrisico;*
- *de oriënterende waarde van het groepsrisico welke niet wordt overschreden;*
- *het feit dat binnen het plangebied geen knelpunten aanwezig zijn met betrekking tot zelfredzaamheid;*
- *het feit dat een ramp of zwaar ongeval met toxische stoffen niet effectief te bestrijden is.*

Voorstel

Bovenstaande afweging zal ook in hoofdstuk 5 van de plantoelichting worden opgenomen.

3. SAMENVATTING WIJZIGINGEN

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Op de verbeelding is een aanduiding ter plaatse van de sportschool opgenomen, waarbinnen een sportschool is toegestaan. Bij het beëindigen van deze functie bestaat de mogelijkheid deze door middel van een wijzigingsbevoegdheid te beëindigen. De verbeelding en de regels zijn hierop aangepast.

Het maximum aantal te bouwen woningen is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd (de verbeelding en toelichting zijn hierop aangepast).

De maximale bouwhoogte van reclamemasten is in de regels beperkt tot 6 meter.

De bestuurlijke afweging met betrekking tot een geringe toename van het groepsrisico vanwege het externe risico met vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor, waarbij geen overschrijding van de oriëntatiewaarde plaatsvindt, is in hoofdstuk 5 van de toelichting opgenomen.

Ambtshalve wijzigingen

Het verkeersonderzoek is aangepast aan het verlagen van het aantal woningen van 142 naar nu maximaal 125 woningen. Daartoe is bijlage 8 vervangen door het verkeersonderzoek van 14 juli 2010. Gebleken is dat daarmee geen tekort aan parkeerplaatsen meer bestaat. Ook de toelichting is hierop aangepast.

===