

Bestemmingsplan
Hoofdstation Groningen
versie voorontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
Hoofdstuk 2	Beleidskader	9
Hoofdstuk 3	De beoogde ontwikkeling	13
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	21
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	51
Hoofdstuk 6	Participatie, inspraak en overleg	59
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid / exploitatie	61
Regels		63
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	65
Artikel 1	Begrippen	65
Artikel 2	Wijze van meten	72
Artikel 3	Uitmetingsverschillen	73
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	75
Artikel 4	Dienstverlening	75
Artikel 5	Verkeer	77
Artikel 6	Verkeer - Railverkeer	79
Artikel 7	Wonen	82
Artikel 8	Waarde - Archeologie 2	84
Hoofdstuk 3	Algemene regels	87
Artikel 9	Anti-dubbeltelregel	87
Artikel 10	Algemene bouwregels	88
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	90
Artikel 12	Algemene afwijkingsregels	91
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	93
Artikel 13	Overgangsrecht	93
Artikel 14	Slotregel	94
Bijlagen bij de regels		95
Bijlage 1	Staat van bedrijfsactiviteiten wonen-werken	97

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' vinden in de komende jaren een aantal ingrijpende veranderingen plaats binnen de spoorknoop Groningen. De maatregelen voorzien onder meer in de aanleg van een vierde spoor, uitbreiding van Station Groningen Europapark met een extra zijperron, het doortrekken van de regionale spoorlijnen bij het hoofdstation, verplaatsing van het opstelterrein naar het buitengebied in Haren, de aanleg van een busonderdoorgang en een perrontunnel annex interwijkverbinding onder het emplacement bij het hoofdstation en een zuidentree voor het hoofdstation.

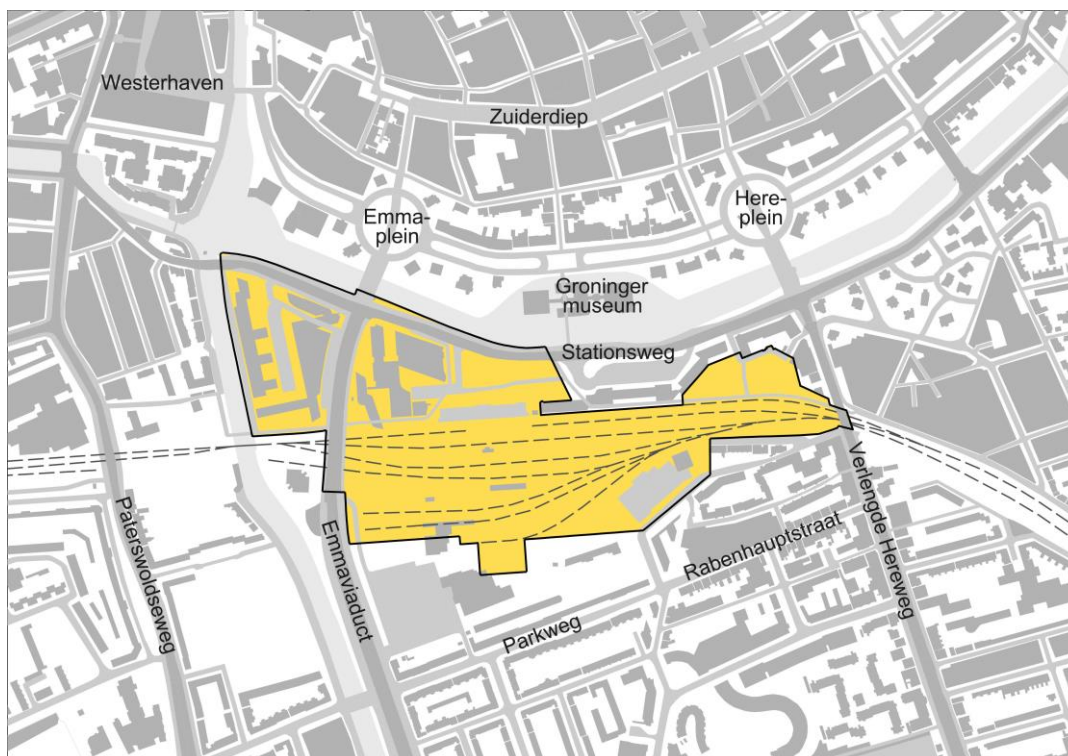
Door middel van het voorliggende bestemmingsplan worden de maatregelen rondom het hoofdstation ingepast.

Tevens vormt dit bestemmingsplan een actualisering van de verouderde planologische regelingen voor het omliggende gebied.

1.2 Begrenzing plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het hoofdstation en het bijbehorende emplacement. Daarnaast maken ook de kantoorbebouwing (noord)westelijk van het hoofdstation (de 'KPN Borg'), de kantorenlocatie rondom het Cascadeplein en het daarop aansluitende appartementencomplex 'De Regentes' deel uit van het plan.

Op onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven.



Plangebied

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, bevat de ambities van het Rijk op het gebied van ruimte en mobiliteit voor Nederland in 2040. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit¹, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: Structuurvisie (voorheen PKB) Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Met de structuurvisie wil het Rijk Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig houden. Daarvoor formuleert het Rijk drie hoofddoelen:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de structuurvisie worden 13 nationale belangen genoemd. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Vertrouwen in medeoverheden is hierbij de basis.

Om de bereikbaarheid te verbeteren wil het Rijk samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Dat wil het Rijk bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal.

Hiervoor benoemt de structuurvisie de volgende nationale belangen:

Nationaal belang 5: een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

- Het Rijk streeft onder meer naar verbeteringen aan de (regionale) spoorverbindingen.

Nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.

- Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem zowel 'verticaal' (van internationaal (HSL) tot lokaal openbaar vervoer) als 'horizontaal' (met andere modaliteiten) vanuit de behoefte van de reiziger inrichten. Hiervoor moeten de verschillende systemen van openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) en het voor- en natransport beter worden geïntegreerd, zodat een sterke vervoersketen ontstaat.

Nationaal belang 7: het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.

- Het Rijk wil de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur minder complex maken, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot. Voornamelijk essentiële knooppunten en drukke corridors

krijgen hierbij aandacht.

Het voorliggende bestemmingsplan dient de bovengenoemde doelen en belangen en is dus in overeenstemming met de structuurvisie.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat algemene regels als bedoeld in artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierin zijn de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte benoemde nationale belangen wettelijk verankerd.

Voor spoorweginfrastructuur is met name relevant titel 2.7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen. Op grond hiervan kunnen bij ministeriële regeling onder andere reserveringsgebieden voor hoofdwegen of landelijke spoorwegen worden aangewezen.

Het Barro heeft geen consequenties voor het voorliggende bestemmingsplan.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan

Het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013, vastgesteld door Provinciale Staten op 17 juni 2009, bevat het beleid van de provincie op het gebied van milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Een van de ambities van het provinciaal omgevingsplan is een goede bereikbaarheid. Dat wil de provincie onder meer bereiken door het ontwikkelen van een uitgebreid netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer en verbetering van spoorbindingen.

Het voorliggend bestemmingsplan sluit aan bij deze doelstelling.

2.2.2 Provinciale omgevingsverordening

De Omgevingsverordening provincie Groningen 2009, vastgesteld 17 juni 2009, laatstelijk gewijzigd 24 september 2014, bevat algemene regels als bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

In de provinciale verordening zijn onder meer reserveringszones of zoekgebieden aangewezen voor spoorwegen. Binnen deze gebieden zijn nieuwe bebouwing en gebruik van gronden die afbreuk doen of kunnen doen aan de mogelijkheid om spoorwegen aan te leggen niet toegestaan.

Het plangebied heeft in de verordening de aanduiding zoekgebied spoorverbinding. Het voorliggend bestemmingsplan is hiermee niet in strijd.

Verder regelt de verordening dat nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen niet is toegestaan binnen een zone van 30 meter aan weerszijden van de in de verordening aangegeven transportroutes. De spoorlijnen Zwolle-Groningen en Groningen Delfzijl / Roodeschool zijn als zodanig aangeduid (30 meter zone spoorwegen (Provinciaal Basisnet)). Tevens dient de toelichting van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het invloedgebied van de aangegeven transportroutes een verantwoording van het groepsrisico te bevatten en inzicht te bieden in de wijze waarop rekening is gehouden met het advies van de regionale brandweer. In het bestemmingsplan is met deze bepalingen rekening gehouden.

2.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 'De Stad op Scherp'

Op 25 maart 2009 heeft de gemeenteraad de structuurvisie 'Stad op Scherp' vastgesteld. De centrale doelstelling van de structuurvisie is:

- verbeteren van de woon- en leefomstandigheden van alle Stadgers waarbij duurzaamheid en bereikbaarheid gelden als randvoorwaarden;
- versterken van de positie als hoofdstad van het Noorden;
- (inter)nationaal positioneren van de stad en het stedelijk netwerk Groningen-Assen als stad en regio met economische kansen in met name de kennissector.

In de structuurvisie wordt het stationsgebied genoemd als een van de dynamo's (naast de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en Zernike). Dit zijn de toplocaties en -voorzieningen, die de dragers zijn van de stedelijke en regionale economie en werkgelegenheid en de aanjagers zijn voor nieuwe ontwikkelingen, vaak met internationaal en interregionaal bereik. Voor de ontwikkeling van de dynamo's is bereikbaarheid essentieel.

Om de bereikbaarheid te verbeteren zet de structuurvisie in op hoogwaardig openbaar vervoer. Het spoor wordt verbeterd door de inzet van betere treinstellen, meer stations, hogere frequentie, doorkoppeling van diesellijnen en ingebruikneming van het spoor naar Veendam. Een snellere, frequentere spoorverbinding met de Randstad behoort tot de topprioriteiten.

Het voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan de in de structuurvisie beschreven ambities.

Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling

3.1 Bestaande situatie

Aanleiding

Het station van Groningen groeit en de verwachting is dat de komende jaren het aantal treinreizigers sterk zal toenemen. De gemeente heeft ook als ambitie aangegeven dat ze het gebied rondom het station wil herstructureren. Samen met nog 5 economische trekkers is het stationsgebied benoemd als dynamo.

Huidige situatie

Het stationsgebied

Het stationsgebied beslaat globaal het gebied tussen de Stationsweg / het Verbindingskanaal, de Hereweg, de Rivierenbuurt en het Emmaviaduct. In dit gebied bevindt zich het hoofdstation, een belangrijk knooppunt waar verschillende vervoersstromen bij elkaar komen en elkaar kruisen. Het stationsgebouw bepaalt door zijn monumentale verschijningsvorm sterk het beeld van het stationsgebied.

Het station heeft de hoofdingang aan de noordzijde en wordt gezien als belangrijke entree van de stad. Hier zijn ook alle ketenvoorzieningen zoals het fietsparkeren, taxi's, busstation, station gelieerde voorzieningen, enzovoorts, gevestigd. Het station ligt afgekeerd van de Rivierenbuurt.

Bebouwing.

Centraal in het stationsgebied ligt het monumentale stationsgebouw, dat in 1896 in gebruik werd genomen. Door herinrichting van het voorplein is de stationshal zijn functie van hoofdentree verloren. Het voorplein is een verkeersruimte omlijst door bebouwing. Aan de westzijde vult de kenmerkende bebouwing van de KPN-borg een groot deel van de hoek Stationsweg-Emmaviaduct op en aan de oostzijde is het Hunzehuys gelegen. Tussen het Noord-Willemskanaal en de Emmaviaduct ligt het Cascadeplein met zijn hoge bebouwing en De Regentes. Zowel de bebouwing van de KPN-borg, het Cascadeplein en De Regentes worden conserverend bestemd. Naast de KPN-borg is een fietsflat aanwezig en vóór het stationsgebouw ligt het Stadsbalkon als gebouwde fietsparkeervoorziening. Dit is één van de grootste overdekte fietsenstallingen.

Direct achter het stationsgebouw bevinden zich diverse gebouwen op en tussen de verschillende perrons met daarin winkels en horecavoorzieningen. Het Seinhuis met de luchtbrug zijn samen met de historische perronkappen aangewezen als gemeentelijk monument. De luchtbrug heeft geen functie meer voor reizigers.

Ten zuiden van het station, aan de Spaarnestraat en Zaanstraat, staat kleinschalige bebouwing waarin verschillende bedrijven en stichtingen zijn gevestigd. Ook bevinden zich hier enkele gebouwen die worden gebruikt voor het onderhoud van de treinen. Aan de Achterweg ligt het hoge kantoorgebouw van PostNL.

De overige bebouwing, direct grenzend aan de zuidzijde van het stationsgebied bestaat uit kleinschalige woonbebouwing. Deze maakt overigens geen deel uit van het plangebied.

Stationsentree

De noordzijde van het station wordt gezien als de hoofdentree van het station maar ook is het station één van de belangrijkste entrees van de stad. Markante bebouwing benadrukt deze entreefunctie zoals het monumentale stationsgebouw en het Groninger Museum. Het voorplein van het station wordt gedomineerd door infrastructuur waardoor de openbare ruimte hoofdzakelijk verhard is. Het Stadsbalkon is ingericht als voetgangersgebied en het beroemde “Peerd van Ome Loeks” staat er. Het stationsgebouw ligt niet in de as van de loop- en fietsroute vanuit de binnenstad en wordt daarom ook niet of nauwelijks gebruikt als hoofdentree van het station.

Verkeer

Langzaam verkeer.

Een groot aantal reizigers komt naar het station met de fiets of verplaatst zich te voet. Ze bereiken het station via de openbare ruimte aan de voorzijde. Vanuit het zuiden is het station voor voetgangers alleen direct te bereiken via de Blauwe Brug. Voor de voetgangers die uit de binnenstad komen is de Werkmanbrug een belangrijke verbinding. Veel voetgangersverkeer ontstaat overigens door mensen die overstappen van de trein op een ander vervoermiddel of andersom. Deze overstap vindt bijna altijd plaats aan de noordzijde van het station.

Reizigers kunnen de perrons betreden via de flanken van het stationsgebouw of ze kunnen de oorspronkelijke hoofdentree, de stationshal gebruiken. De route aan de oostflank, tussen het bus- en treinstation, wordt het meest gebruikt. Het Stadsbalkon is alleen voor voetgangers toegankelijk. Vanaf het Emmaviaduct kunnen voetgangers via een trap op het perron komen.

Het noordelijk stationsgebied is goed bereikbaar voor fietsers. In noord-zuidrichting wordt het stationsgebied doorkruist door twee hoofdfietsroutes via het Emmaviaduct en het Herewegviaduct. In oost-westrichting loopt een hoofdfietsroute langs het station en spooremlacement en een fietspad langs de Stationsweg. De eerste route loopt over het Prof. H.C. van Hallpad, onder het Stadsbalkon en langs Onderdoor. Deze route is niet de meest snelle route door de scherpe bochten maar wel een veilige route dwars door dit grote vervoersknooppunt. De route langs de Stationsweg is ter hoogte van het Stadsbalkon en het busstation van de zuidzijde verlegd naar de noordzijde van de weg. Vanuit de binnenstad gaan de meeste fietsers via de Werkmanbrug naar het station.

Aan de noordzijde zijn vrijwel alle fietsparkeervoorzieningen gesitueerd, een ondergrondse / halfverdiepte fietsenstalling onder het opgetilde voorplein van het Stadsbalkon, een fietsflat aan de westzijde van het stationsgebouw. Aan de zuidzijde zijn rondom de aanlanding van de Blauwe Brug enkele fietsenstallingen te vinden. Er zijn op dit moment ongeveer 9500 stallingsplaatsen rondom het station. De belangrijkste looproutes zijn georiënteerd op de binnenstad, het station en het busstation en deze komen samen tussen het Stadsbalkon en het busstation. Ook gaan de meeste fietsroutes hierlangs waardoor de fiets- en looproutes met elkaar verstrengeld zijn.

Auto

De hoofdontsluiting voor het autoverkeer gaat via de Stationsweg over de Emmaviaduct of de Herewegviaduct. In de huidige situatie is er weinig ruimte voor de taxi en de kiss and ride. De locaties zijn vanuit het station moeilijk vindbaar. De taxistandplaats ligt verstopt achter het opgetilde voorplein van het Stadsbalkon en vanaf de Stationsweg is de kiss and ride moeilijk te zien omdat deze deels achter het KPN-complex ligt. De entree is tevens de entree van de parkeervoorzieningen van de KPN. In het stationsgebied zijn de meeste parkeervoorzieningen voor de aangrenzende kantoren of voor personeel van NS en ProRail. Parkeervoorzieningen voor reizigers zijn niet of nauwelijks aanwezig, aan de zuidzijde zijn er alleen aan de Achterweg openbare parkeerplaatsen beschikbaar die voornamelijk door omwonenden worden gebruikt.

Bus

Naast het Stadsbalkon wordt een groot deel van het voorplein van het station gebruikt als busstation. Daarnaast zijn er haltes gesitueerd aan de Stationsweg. Zowel het stads- en streekvervoer als de commerciële (internationale) bussen en het treinvervangend vervoer hebben hier een plek om te halteren. Door grote digitale borden wordt aan de reizigers duidelijk gemaakt vanaf welke halte welke bus vertrekt. Reizigers kunnen onder de overkapping voor het Hunzehuys droog staan maar ook bij de verschillende haltes zijn wachtvoorzieningen. Tussen het spoor en het Hunzehuys is een ruimte voor het bufferen van de bussen. Deze busbuffer wordt ontsloten door twee onderdoorgangen in het Hunzehuys. Alle bussen die op het busstation halteren verlaten het station via de kruising bij de Werkmanbrug en vervolgen hun weg over de Stationsweg in oostelijke of westelijke richting.

Doordat op de Stationsweg naast auto's ook al het busverkeer rijdt is de weg een grote barrière. Ook vormt de busontsluiting een barrière tussen het Stadsbalkon en het busstation voor de voetgangers.

Trein

Het station van Groningen is één van de belangrijkste spoorwegknooppunten van Noord- Nederland. Vanuit Groningen zijn er lijnen naar Bad Nieuweschans- Veendam, Zwolle, Leeuwarden , Delfzijl en Roodeschool. Er is één doorgaand perronspoor, de overige sporen zijn kopsporen waardoor alle sporen gelijkvloers te bereiken zijn. In het stationsgebouw en op de koppen van de perrons zijn verschillende commerciële voorzieningen aanwezig en stationsgerelateerde voorzieningen. Ten zuiden van de perrons ligt een opstelterrein. Hier worden treinen opgesteld of onderhouden.

3.2 Problematiek

Doorkoppeling

Het Rijk en de regionale overheden zijn overeengekomen om de economische structuur en de bereikbaarheid in de regio Groningen te verbeteren. Het is de intentie om meer en andere treinverbindingen te bieden. Hierdoor is er een grootschalige aanpassing van het spoornetwerk noodzakelijk zodat er kortere reistijden en betere overstaprelaties ontstaan. Voor het Hoofdstation Groningen houdt dit in dat de regionale lijnen doorgetrokken worden en de kopperrons gaan verdwijnen. Hierdoor wordt een ongelijkvloerse verbinding tussen de verschillende perrons noodzakelijk. Daarnaast zijn er meer perrons nodig. Door de toename van het aantal treinen zal het huidige opstelterrein ten zuiden van het station niet meer toereikend zijn. Het zal worden verplaatst naar een locatie in het buitengebied van Haren. Hierdoor komt er rondom het station extra ruimte voor het station en zijn ketenvoorzieningen zoals kiss and ride, bussen en taxi's.

Groei aantal reizigers

Op dit moment is de druk op het noordelijke deel van het stationsgebied groot. Door de verwachte groei van het aantal reizigers zal deze druk alleen maar toenemen. Het voorplein is hoofdzakelijk een verkeersruimte. Het Stadsbalkon, het busstation en de Stationsweg zijn ingepast tussen de sporen en het Verbindingskanaal maar de ruimte is hier schaars. Het busstation kan door ruimtegebrek niet optimaal functioneren. Er zijn veel kruisende lijnen in de vervoersstromen waardoor de veiligheid van zowel de reizigers als andere weggebruikers in het geding komt. Met de verwachte groei van het aantal reizigers groeit ook de vraag naar stallingsplaatsen voor de fiets.

Dynamo

Het stationsgebied is door het gemeentebestuur aangewezen als ontwikkellocatie. Het is een gebied dat tegen de Groningse binnenstad aan ligt en vlakbij het knooppunt A7- A28. Het station is de plek waar alle verkeerssoorten bij elkaar komen en het is de overstapplaats van vele reizigers. Als het aan het gemeentebestuur ligt wordt het gebied getransformeerd tot een plek met een levendige mix van bedrijvigheid, wonen, horeca en groen, een aanvulling op de binnenstad.

Om de ontwikkeling van de zuidzijde succesvol te laten verlopen is een goede verankering in de stad noodzakelijk. Dit houdt onder andere in dat het gebied niet aan de achterzijde van het station ligt maar onderdeel is van het stedelijke netwerk. Aantakking op de zuidelijke ring is een belangrijk punt, maar een fiets- en voetgangersverbinding tussen Rivierenbuurt, Station en Binnenstad is essentieel.

3.3 Nieuwe situatie

Het huidige station met de vele kopperrons voldoet niet meer aan de wens om op termijn meer doorgaande lijnen te realiseren. De sporen worden doorgekoppeld en er komen meer perrons. Door het doortrekken van de regionale lijnen is een ongelijkvloerse verbinding tussen de verschillende perrons noodzakelijk.

Om ruimte te maken voor al deze nieuwe ontwikkelingen wordt het opstelterrein verplaatst naar het buitengebied in Haren. In essentie is er gekozen voor een variant waarbij veel ruimte vrijkomt rondom het stationsgebouw. Hierdoor kan het station weer onderdeel van de stad worden. De ruimtes aan de flanken van het stationsgebouw kunnen opnieuw ingericht worden. Achter het stationsgebouw verliezen een aantal treinperrons hun functie waardoor dit het nieuwe ontvangstdomein wordt: het perronplein. De verschillende perrons worden door middel van een voetgangerstunnel met elkaar verbonden. Deze stationspassage wordt tevens de interwijkverbinding tussen de Rivierenbuurt, het Stationsgebied en de Binnenstad.



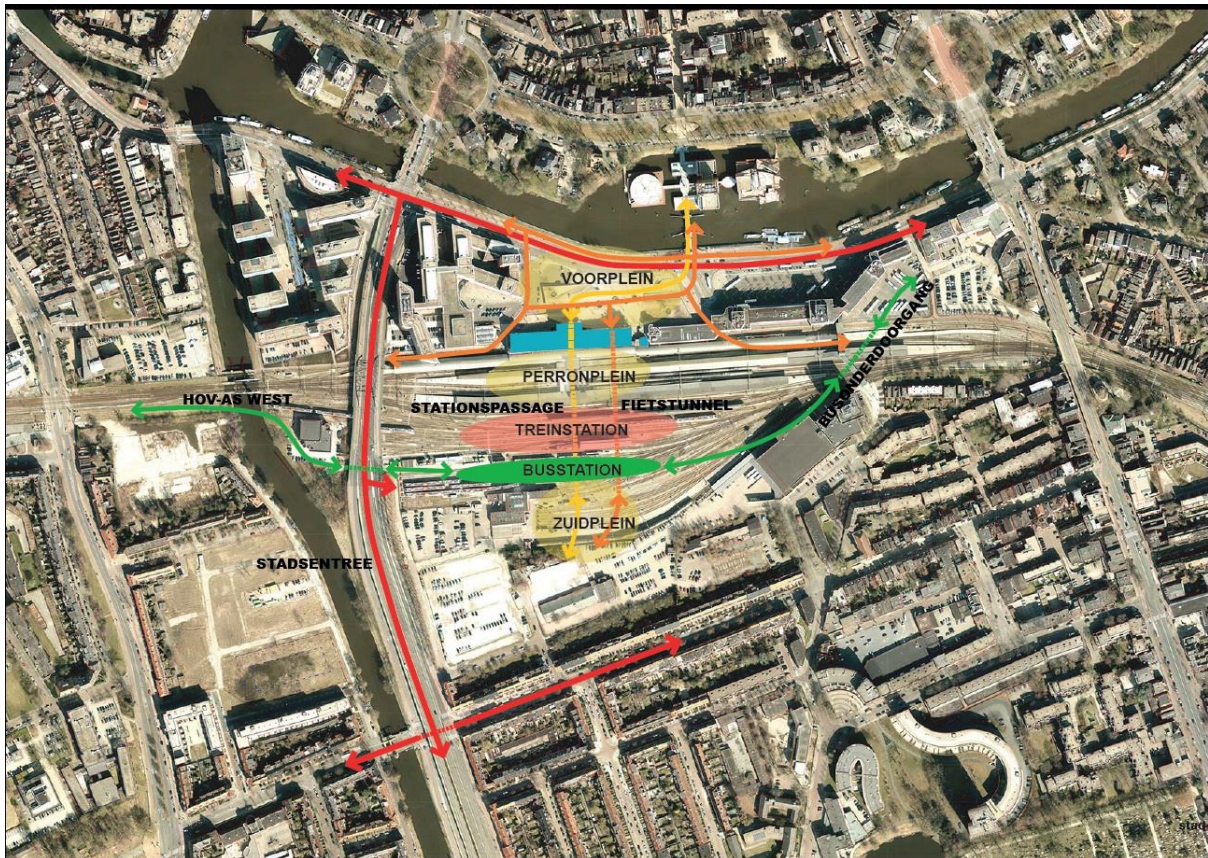
Bestaande spoorconfiguratie (afbeelding links), de nieuwe spoorconfiguratie (afbeelding rechts).

Perronplein

Het Perronplein is de plek waar straks nieuwe stationgerelateerde voorzieningen komen zoals kaartautomaten en commerciële ruimtes. De oude spoorbakken worden dicht gestort waardoor de ruimte tussen de perrons en het stationsgebouw als één plein kan functioneren. Deze ruimte krijgt naast verblijfsruimtes ook loopzones. De oude structuren blijven nog wel zichtbaar in de bestrating waardoor de relatie met de monumentale kappen versterkt kan worden.

De entree van de stationspassage is gelegen op het Perronplein, dit is de plek waar de reiziger het eerst aankomt.

De commerciële ruimtes worden gesitueerd in paviljoens die zorgvuldig onder de tweede historische perronkap worden geschoven. Ze mogen geen afbreuk doen aan het karakter van het plein en de ruimtelijke relatie van het plein met de perrons en de overkapping. Verderop aan de oostflank van het stationsgebouw wordt het fietspad verplaatst en worden onder de kappen nieuwe fietsstallingen gesitueerd. De ambitie is om aan de westflank de ruimte onder de perronkappen in te zetten voor kiss and ride en taxistandplaatsen. Op deze manier zijn deze ketenvoorzieningen direct zichtbaar voor de reiziger en horen ze bij de stationsruimte. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de herkenning van de Kiss and ride vanaf de Stationsweg.



Toekomstige situatie stationsgebied

Voorplein

Het voorplein is altijd gedomineerd geweest door verkeer. Door de verplaatsing van het busstation liggen er kansen om het plein te transformeren naar een verblijfsplein. Er ontstaat een kans om het station beter in te bedden in de stad door de route van de hoofdentree over het Stadsbalkon naar de Werkmanbrug te verbeteren. Het Stadsbalkon zal beter aansluiten op zijn omgeving door de hoogteverschillen op te lossen. Op het plein ligt het primaat bij de voetganger. De fiets- en voetgangersstromen dienen zoveel mogelijk te worden gescheiden. De Stationsweg kan van karakter veranderen en het plein kan een veel groener karakter krijgen.

Fietsvoorzieningen

Binnen de ontwikkeling van het stationsgebied ligt er ook een grote opgave voor het fietsparkeren. De verwachting is dat de behoefte aan stallingsruimte de komende jaren verder zal groeien tot 17.500 stallingsplaatsen. De meeste stallingen zijn nu aanwezig aan de noordzijde van het spoor. In het nieuwe plan wordt een nieuwe ondergrondse stalling gerealiseerd die plaats biedt aan ongeveer 5000 fietsen. Vanuit de nieuwe fietsenstalling kunnen de passagiers direct naar de stationspassage. Aan de noordzijde worden op de oostflank van het nieuwe perronplein ook stallingsplaatsen gerealiseerd onder de monumentale perronkappen.

Interwijkverbinding

In de huidige situatie ligt het station met de rug naar de Rivierenbuurt toe. Om het station meer onderdeel te laten uitmaken van het stedelijk weefsel is het van belang het gebied goed aan te sluiten op de rest van de stad. Een doorkoppeling voor fietsers en voetgangers tussen Rivierenbuurt, station en binnenstad is hierin een belangrijk onderdeel. Daarnaast kan een verbinding de stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde bevorderen.

Voor de trein- en buspassagiers is een doorkoppeling van essentieel belang. Men moet snel kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel en dit kan alleen door een directe verbinding hiermee. De stationspassage verbindt de noord- en zuidzijde van het stationsgebied met elkaar maar ook bus, trein en andere voorzieningen behorende bij een stationsgebied. De stationspassage kan ook voor andere voetgangers dan passagiers worden gebruikt zodat het tevens voor de buurt een toegevoegde waarde heeft.

Het huidige stationsgebied is aangetakt op het hoofdfietsnetwerk van de stad. In dit fietsnetwerk ontbreekt een schakel tussen het station en de Rivierenbuurt. De ontwikkeling van het stationsgebied is een uitgelezen kans om deze fietsverbinding te realiseren. Naast de spooronderdoorgang voor de stationspassage komt er ook een tunnel voor fietsers. Fietsers vanuit de binnenstad kunnen op deze manier rechtstreeks naar het nieuwe busstation maar ook doorfietsen naar de Rivierenbuurt. De Rivierenbuurt wordt op deze manier ook goed aangehaakt op de binnenstad. De fietstunnel brengt de trein- en buspassagiers zo dicht mogelijk bij de eindbestemming waardoor er een kortere overstaptijd is. De fietstunnel moet sociaal veilig zijn en de fietser moet het prettig vinden om er doorheen te rijden. Daarom wordt ingezet op ruimtelijke kwaliteit in de tunnel en wordt geprobeerd het spookkruisende deel in de beleving zo kort mogelijk te maken. Het ontwerp van de tunnel is essentieel, afmetingen, toepassen van daklichten, bekleding tunnelwanden en geleidelijke overgangen vragen hierbij aandacht.

Zuidplein

Aan de zuidzijde eindigen de fietstunnel en de stationspassage op het Zuidplein. Op dit verdiepte plein gaan de fiets- en wandelroutes verder om vervolgens aan te takken op de bestaande netwerken. De entree van de stationspassage moet een volwaardige entree worden die past bij de identiteit en uitstraling van het gehele station. Het plein moet ruimte laten voor de gebiedsontwikkeling in stationsgebied-zuid. Er komt een duidelijke relatie tussen de nieuwe fietsenstalling, het busstation en de commerciële ruimtes onder de perrons. Door de levendigheid van het station uit te laten stralen op het Zuidplein ontstaat er een plein met een hoogstedelijk karakter.

Stadsentree

Door de herontwikkeling van het zuidelijke deel van het stationsgebied zal de bereikbaarheid van dit gebied verbeterd moeten worden. Het is, door de oorspronkelijke functie als emplacement, ontwikkeld tot een ruimtelijk geïsoleerd gebied. De ambitie is om het station van Groningen een dubbele oriëntatie te geven en het zuidelijke deel van het stationsgebied te transformeren naar een dynamisch gebied met een mix van stedelijke functies. Voor een optimale en succesvolle ontwikkeling is een stedenbouwkundige verankering in de stad van belang en moet het ruimtelijke isolement opgeheven worden. Hiervoor zijn goede verbindingen met de omliggende wijken en stadsdelen van groot belang. Met de transformatie van de zuidelijke ring vormen de Brilleweg, het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct de nieuwe stadsentree van het centrum van Groningen voor de auto. Dit wordt een entree met allure en een nieuw elan.

Een concrete invulling voor het gebied is nog niet bekend en daarom moet de ontsluiting van het gebied een flexibele invulling bedienen. Er ligt een opgave om een goede ontsluitingsstructuur te ontwerpen die een goede verkeerskundige en stedenbouwkundige kwaliteit heeft op stedelijk-, stadsdeel- en stationsniveau.

Een fysieke relatie tussen Parkweg en het station is noodzakelijk maar dit hoeft niet samen te vallen met de ontsluiting voor auto's en bussen.

Busstation

Het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde. Er wordt een groot busperron gerealiseerd waaraan lijnbussen kunnen halteren en er worden aparte uitstaphaltes gerealiseerd. Dit perron ligt op dezelfde hoogte als de treinperrons. De stationspassage wordt verlengd zodat ook het busperron via een ongelijkvloerse verbinding wordt ontsloten.

Het is op deze manier makkelijk om over te stappen tussen trein en bus. Het nieuwe eilandperron wordt ingericht met zaagtanden om zo optimaal gebruik te kunnen maken van de beschikbare ruimte. Aan de westzijde zal het busstation worden ontsloten middels de nieuwe HOV-as West en door de nieuw te realiseren busonderdoorgang wordt het station aangehaakt op het verkeersnetwerk ten noorden van het station.

Busonderdoorgang

Door het verplaatsen van het busstation wordt de Stationsweg ter hoogte van het station ontlast, echter is er als gevolg hiervan extra busverkeer aan de zuidzijde. De infrastructuur is niet berekend op zoveel extra verkeer. De bussen zouden via de Parkweg/ Rabenhauptstraat over het Herewegviaduct moeten rijden. Door de aanleg van een busonderdoorgang komt er een ongelijkvloerse kruising met het spoor en wordt de Parkweg niet extra belast. Ook wordt een ingewikkeld verkeersknooppunt aan de Hereweg voorkomen en ontstaat er een snelle verbinding tussen het busstation aan de zuidzijde van het spoor met de noord- en oostzijde van de stad.

Hov-as West

De gemeente heeft de wens om te komen tot een duurzame stad en regio. Er lag al een deel van de HOV-as west tussen de Park and Ride Hoogkerk en de Paterwoldseweg en inmiddels is men begonnen met het laatste deel van het tracé tot het Emmaviaduct. Tot de uitvoering van het definitieve ontwerp zullen de bussen van de HOV-as West onder het Emmaviaduct doorgaan om vervolgens via de lus bij de Parkweg op het viaduct te komen. Met de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde zal deze tijdelijke route niet meer nodig zijn. De busbaan wordt direct aangesloten op het busstation zodat deze bijna geheel vrijliggend zal zijn. De Rivierenbuurt wordt op deze manier niet belast met extra busverkeer.

Logistieke hof

Om het station optimaal te laten te functioneren is een zogenaamde logistieke hof noodzakelijk. De ruimte onder het Emmaviaduct lijkt hiervoor geschikt. Een nadere verkenning van de mogelijkheden dient nog plaats te vinden.

Monumentale elementen

In het stationsgebied bevinden zich een aantal monumenten die zeer waardevol worden bevonden voor het station en de stad. Er zal maximale inspanning worden verricht om de elementen in te passen in het nieuwe ontwerp zodat de monumenten blijvend een bijdrage leveren aan het station.

Het hal van het stationsgebouw krijgt weer een centrale functie doordat de nieuwe stationspassage in de as van het gebouw wordt gesitueerd. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar het hergebruik van het Seinhuis en de bijbehorende luchtbrug. Het is belangrijk dat het gebouw een nieuwe functie krijgt om zo verval tegen te gaan. Verschillende passende functies zijn denkbaar die niet de aard van het gebouw aantasten. Het gebouw zal tijdelijk worden verwijderd en de trap zal worden verplaatst om de ingang naar de stationspassage mogelijk te maken. De monumentale perronkappen worden zoveel mogelijk hergebruikt. Onder de kappen zijn geen treinperrons meer maar er zullen andere voorzieningen onder worden gesitueerd zoals fietsenstallingen en andere parkeervoorzieningen.

Functies

Naast de bestaande functies worden er met dit bestemmingsplan weinig nieuwe functies mogelijk gemaakt. Op het perronplein komen verschillende voorzieningen, zowel commercieel als ondersteunend. Een groot deel bevindt zich in de huidige situatie ook al op het station rondom de kopperrons. Nieuwe commerciële voorzieningen komen in de stationspassage aan de zuidzijde, aan het Zuidplein.

Daarnaast zijn er ondersteunende voorzieningen nodig zoals personeelsruimtes. Vrijwel het gehele plangebied staat in het teken van verkeer met hier en daar een afwijking. In een later stadium zal meer vorm worden gegeven aan de ambitie om het gebied te laten transformeren tot een stedelijk gebied met een mix aan functies.

Kappen

Op het huidige station zijn alle perrons voorzien van een afzonderlijke kap. Met de transformatie van het station vormen de meeste kappen geen onderdeel meer van het treinperron. De monumentale kappen worden zoveel mogelijk hergebruikt en mogen andere functies droog houden.

Voor de nieuwe treinperrons en het busstation is een nieuw kappenlandschap nodig om de reizigers droog te kunnen laten wachten op het station. Daarnaast heeft een kap effect op de uitstraling van het stationsgebied als geheel en daarmee de stad. Naast een functionele betekenis zal de kap ook een betekenis geven aan het station. De kap moet een beeldmerk worden dat het stationsgebied een identiteit geeft als herkenbare plek op stedelijk niveau, zodat het knooppunt van openbaar vervoer als geheel te ervaren is.

De nieuwe kap of kappen moeten een overtuigende relatie aangaan met de bestaande monumentale kappen en het Seinhuis. Ook moet voorkomen worden dat er een opdeling ontstaat tussen het nieuwe perronplein, het huidige station, en de uitbreiding ervan. De kap moet bijdragen aan het kwaliteitsniveau en de uitstraling van de zuidzijde en deze entree ook verduidelijken.

Er zijn een aantal basismodellen ontwikkeld die invulling kunnen geven aan de ambities. Dit zijn: perronkappen, perronkappen + ruggengraat en stationskap. Deze modellen worden verder uitgewerkt.

Ruimtelijke kwaliteit

Het stationsgebied is een grote verkeersmachine en overstapmachine die zo efficiënt mogelijk ingericht moet worden. Maar het stationsgebied moet ook een levendige plek worden met een hoge omgevingskwaliteit. Het moet een stedelijke en plezierige verblijfsplek zijn. De bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte leveren hieraan een belangrijke bijdrage.

Voor de tunnels zijn verschillende kwaliteitseisen gesteld om zo de beleving en de kwaliteit te verbeteren. Daglichttoetreding, hoogwaardig materiaalgebruik, overtuigende (zicht)relaties en een doorgaande (interwijk)verbinding zijn essentiële onderdelen van het plan.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Archeologie

Inleiding

In 1992 is door Nederland het Verdrag van Valletta ondertekend, ook wel 'Verdrag van Malta' genoemd. Het Verdrag van Malta is wettelijk vertaald in een ingrijpende wijziging van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten, zoals de Ontgrondingenwet en de Woningwet. Hierin wordt de verantwoordelijkheid voor een goede omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden bij de gemeenten gelegd. De bescherming van die waarden dient te worden meegenomen in de ruimtelijke ordening, dat wil zeggen de bestemmingsplannen.

Elk bestemmingsplan dient vanaf 1 september 2007 een paragraaf archeologie te bevatten, waarin wordt aangegeven welke archeologische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn. Daarnaast dient het bestemmingsplan regels te bevatten om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Daarin kan in het belang van de archeologische monumentenzorg een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten worden vereist en worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouw- of aanlegactiviteiten een archeologisch onderzoeksrapport dient te overleggen. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor het behoud van archeologisch erfgoed.

Stationsgebied

In het plangebied is een hoge kans op sporen en vondsten vanaf de Steentijd. De afgelopen jaren hebben diverse onderzoeken dit aangetoond. Voor de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling, het Stadsbalkon, zijn bijvoorbeeld in 2004 en in 2005 proefsleuven gegraven die sporen uit de ijzertijd en middeleeuwen prijsgaven. Op de bijbehorende kaart van de Erfgoedverordening heeft dit gebied dan ook een hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend gekregen. Daarom dienen de betrokken gronden in het bestemmingsplan te worden beschermd. Hieraan is gevolg gegeven door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'. Deze dubbelbestemming houdt in dat bij ingrepen in de bodem met een grotere oppervlakte dan 200 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter archeologisch onderzoek verplicht is.

In 2015 zijn ten behoeve van een ondergrondse traverse en een ondergrondse busverbinding grondboringen verricht. Verwezen wordt naar het rapport 'Sporzone Groningen WP 2.13, Archeologisch booronderzoek bij het Centraal Station te Groningen (GR), MUG, d.d. 11 september 2015. Uit dit onderzoek blijkt dat de ondergrond op de plaatsen, waar een boring is uitgevoerd, grondig verstoord te zijn. De verstoringen hangen waarschijnlijk samen met de aanleg van het station. De archeologische waarde is daarmee voor (de noordelijke delen van) de beide onderdoorgangen en ook voor de spoorzone ten oosten en ten westen ervan dermate gering, dat er onvoldoende aanleiding is voor archeologische bescherming. Dit gebied is dan ook van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' uitgezonderd.

Hetzelfde geldt voor het Stadsbalkon. Bij de aanleg is deze vindplaats al opgegraven. De archeologische waarden zijn daarmee niet meer aanwezig. Daarom is deze locatie eveneens buiten de dubbelbestemming gelaten.



Opgravingen in 2004 en 2005 op het stationsplein

Conclusie

Op grond van uitgevoerd onderzoek kan worden geconcludeerd dat er in het plangebied een hoge kans is op archeologische sporen en vondsten. Door middel van een archeologische dubbelbestemming en nog uit te voeren archeologisch onderzoek zijn deze belangen veiliggesteld. In de spoorzone ten zuiden van het hoofdstation zijn de archeologische waarden bij de aanleg van het emplacement teniet gegaan. Ter plaatse van het Stadsbalkon zijn deze als gevolg van een opgraving evenmin meer aanwezig. Er zijn geen aanwijzingen dat eventueel aanwezige archeologische waarden de uitvoering van het plan in de weg zullen staan.

4.1.2 Cultuurhistorie

Ontwikkelingsgeschiedenis

In de 19e eeuw speelde de aanleg van de spoorlijnen een grote rol bij het ontsluiten van Stad en Ommeland. Decennia lang waren de verwachtingen hoog gespannen. Pas in 1866 werd de lijn Groningen-Leeuwarden geopend, wat in de stad op uitbundige wijze werd gevierd. In de daaropvolgende jaren kwamen verbindingen tot stand met Zwolle, Nieuweschans (1870), Roodeschool (1893) en Delfzijl (1884). Bij de opening van de spoorlijn naar Leeuwarden in 1866 werd een noodstationsgebouw in gebruik genomen. De plek voor dit station lag in het gebied ten zuiden van de vestingwallen, dat lange tijd onbebouwd was omdat dit in het schotsveld van de verdedigingswerken lag. De directe omgeving had toen nog een landelijk en groen karakter; her en der verspreid stonden enkele buitenhuizen en theekoepels, vooral richting de Hereweg. Grootschalige stadsuitbreiding was daarom tot aan de Vestingwet van 1874 onmogelijk, al lijkt het erop dat de regels de laatste decennia minder streng werden gehanteerd. Ondanks het bouwverbod werd er hier en daar toch al vrij veel gebouwd buiten de vestingwallen, vooral aan de noord- en de zuidkant en veelal langs de belangrijkste uitvalswegen zoals Moesstraat en Hereweg. Toch werd het eerste stationsgebouw nog in hout uitgevoerd. Het betrof een laag langwerpig vakwerkgebouw van één bouwlaag met een hal, enkele wachtkamers en dienstvertrekken.

Totstandkoming van het Hoofdstation

Pas na de ontmanteling van de vestingwallen vanaf 1876 werd het mogelijk om een permanent hoofdstation te realiseren. In een brandbrief aan de Minister in 1889 drong de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Groningen aan om tot nieuwbouw over te gaan, omdat het oude houten gebouw te bouwvallig was geworden. De Staatsspoorwegen erkende het belang van het station van Groningen op de route naar Duitsland. De minister stuurde een voorstel, maar dit voldeed niet aan de wensen. Volgens de Groningse notabelen verdiende Groningen een station van meer allure. Daarom werd de Amsterdamse architect Isaac Gosschalk gevraagd een nieuw hoofdstation te ontwerpen op basis van de plattegronden van een station 1e klasse. In het uiteindelijke ontwerp zijn stijlelementen uit de gotiek en renaissance tot een harmonieus en monumentaal geheel verwerkt. Het gebouw is nadrukkelijk opgezet als een feestelijke entree naar de stad toe en kent een symmetrische hoofdopzet: een hoger middenrisaliet met hoofdentree en hal, aansluitend lagere vleugels met sierlijke buitengalerijen en weer hogere hoekrisalieten.



Hoofdstation

Bij dit soort standaardontwerpen waren ook retiradegebouwen (privaten) voorzien. Gosschalk plaatste deze gebouwtjes aan de beide uiteinden waardoor de symmetrische opzet van de gevel werd ondersteund. Het oostelijke was de toiletvoorziening voor de reizigers, het in 1956 afgebroken westelijke gebouwtje voor het stationspersoneel. De architect besteedde veel aandacht aan het ontwerp van de stationshal, die werd voorzien van rijke versieringen zoals glas-in-loodramen, een zeer rijk gedecoreerd stucpapier plafond en unieke tegeltableaus op de wanden met symbolische voorstellingen van F.H. Bach. Over het algemeen wordt het hoofdstation van Groningen beschouwd als een van de mooiste 19e-eeuwse stationsgebouwen van Nederland.

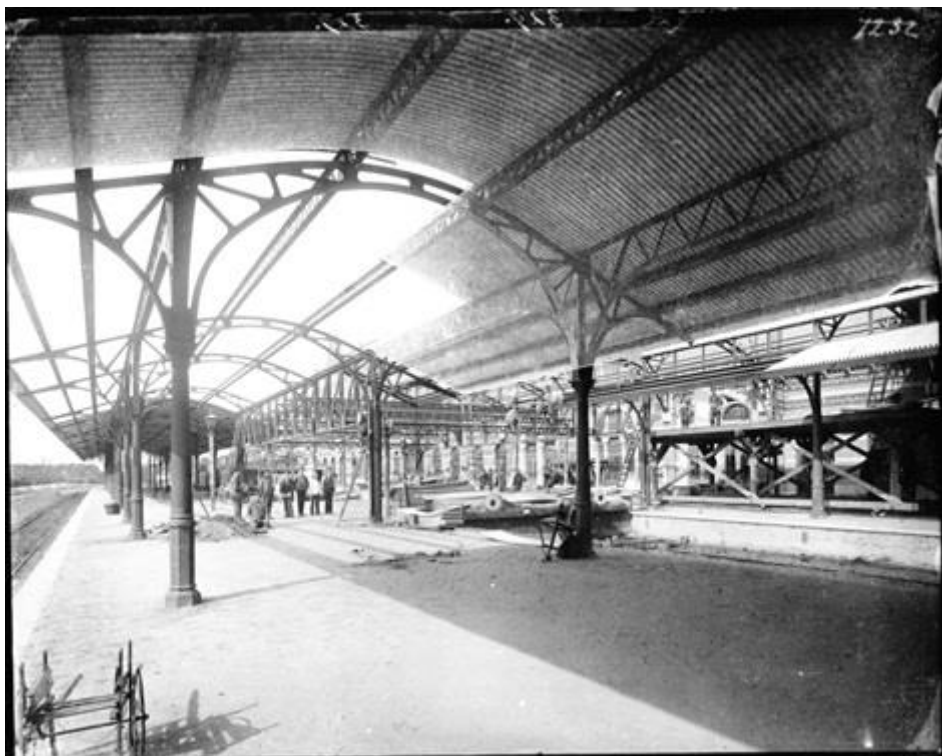
Structuur van de perrons 1 en 2 met bijbehorende overkappingen

De opzet van de perronaanleg van het hoofdstation van Groningen is gebaseerd op het principe van een dubbel kopstation, dat wil zeggen gescheiden perrons voor treinen uit zuidelijke en noordelijke richting. Doorgaand verkeer in beide richtingen was alleen mogelijk via het buitenste perronspoor.

Tussen de kopsporen is een breed verbindingsplein gesitueerd, dat symmetrisch in de as van het stationsgebouw ligt. Het plein strookt nagenoeg met de breedte van de monumentale ingangshal en verbindt de beide perrons 1 en 2.

De perrons zijn overdekt met zelfstandige luifelkappen in de vorm van gebogen kappen, ondersteund door twee rijen gecanneleerde, gietijzeren kolommen met Korinthische kapitelen. De luifels hebben geklonken vakwerkspanten van welijzer met een gebogen onderrand. Over de breedte van het hoofdgebouw is de perronkap verhoogd.

Aan de achtergevelzijde van het stationsgebouw rusten de vakwerkspanten op zandstenen consoles. Aan de spoorzijde bevat de kap een horizontale glasstrook die oorspronkelijk fungeerde als ventilatiestrook voor afvoer van rookgas van de (stoom)locomotieven. Daaronder sluit een luifelspant met luifel aan. Deze luifels gaan voorbij de verhoogde kap langs het stationsgebouw weer over in de lagere, symmetrische kappen over de perrons van de kopsporen met de twee rijen gietijzeren kolommen. Alle perronkappen waren gedekt met plaatijzeren golfplaten, die haaks op de lengterichting van de kappen waren aangebracht. Deze bedekking is naderhand vervangen door een houten beschieting van kraalschroten, evenwijdig aan de lengterichting van de kappen, en afgedekt met dakleer (nog aanwezig in de perronkap van het eerste perron). De bedekking van de kap over het gehele tweede perron is in de periode 1970-1980 verwijderd en vervangen door de huidige transparante golfplaten. Vanaf 2002 is het middenperron op de schop gegaan. De kopsporen 2a/3a en 2b/3b werden ingekort, aan de b-zijde zelfs zover dat ze aan de andere uiteinden weer een flink stuk verlengd moesten worden. Hierdoor ontstond een groter perronplein waarop geschakelde winkeleenheden werden gerealiseerd. In 2002 vond kleurherstel plaats van de loopbrug en het seinhuis in het kader van onderhoudswerkzaamheden.



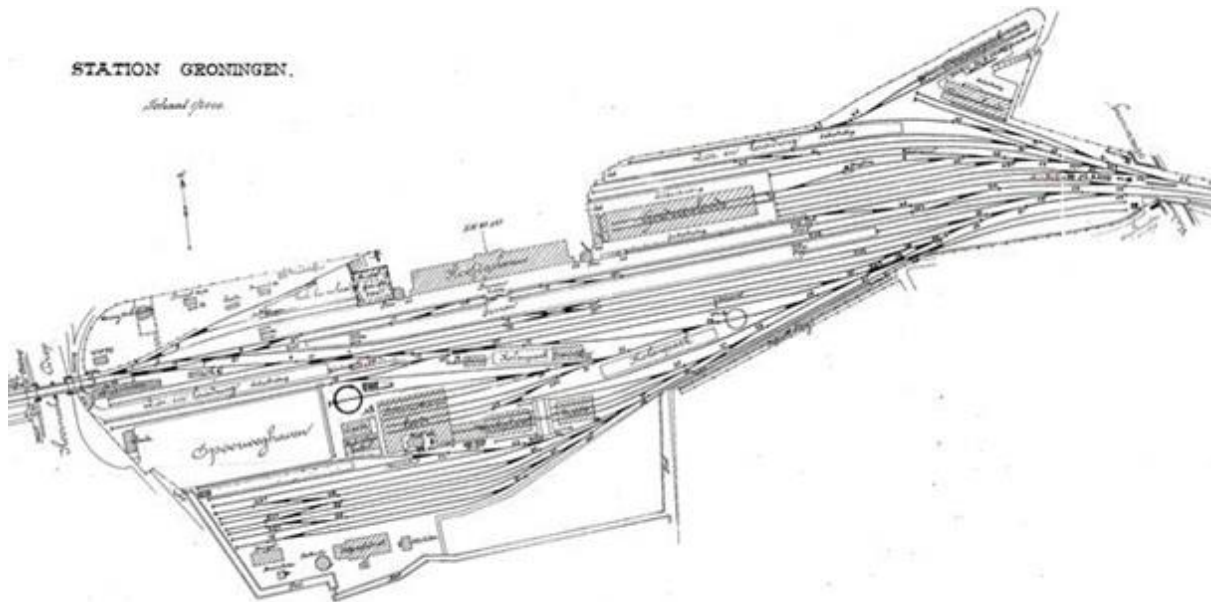
De montage van de eilandperronkap.

Foto: J.G. Kramer. Coll. RHC Groninger Archieven

Overkapping eilandperron

Het centrale verbindingssplein of eilandperron tussen het eerste en tweede perron is overdekt met een segmentboogvormige kap, die haaks staat op de perronkappen. Twee gebogen vakwerkspanten zijn in de perronkappen opgenomen. De opleggingen van deze (hoofd)vakwerkspanten rusten op vier extra zwaar uitgevoerde hoofdkolommen van geklonken samengestelde T- en I- profielen op een gietijzeren voet.

Hiertussen liggen als overspanning elf geklonken vakwerkliggers. Oorspronkelijk waren aan weerszijden van het plein reeksen van acht slanke gietijzeren kolommen aangebracht. Deze hadden vooral een decoratieve en afschermende functie. Vermoedelijk in 1928 toen de loopbrug werd aangelegd en er extra ruimte nodig was, zijn deze kolommetjes verwijderd; de bevestigingsmoeren zijn nog altijd zichtbaar in de onderste langsliggers.



Sporenplan uit 1913 met links de spoorweghaven die in verbinding stond met het Hoornschediep

Seinhuis met overdekte loopbrug en overkappingen derde perron (1928)

In 1928 werd het emplacement uitgebreid met een derde perron vanwege het snel toenemende reizigersverkeer. Om dit perron veilig te kunnen bereiken werd over de doorgaande middenspooren een loopbrug gelegd. Op de loopbrug werd over de volle breedte van de overspanning een seinhuis - Post T - gebouwd¹. In dit seinhuis vond de bediening plaats van de seinen en wissels op het stationsemplacement. Dit gebeurde door middel van een voor die tijd modern tweerij-ig stelknoppentoestel ten behoeve van de stationsbeveiliging. Door de automatisering van het spoorwegbedrijf verloor het seinhuis in de jaren '80 haar functie. Ten behoeve van het nieuwe beveiligingssysteem verrees een nieuw seinhuis voor de railverkeersleiding op het westelijke deel van het emplacement ten westen van het Emmaviaduct.

Het seinhuis bestaat uit een torenachtige, driedelige opbouw met haaks op elkaar geplaatste en verspringende onderdelen waarvan de onderste constructieve elementen als stalen portaalspanen zijn geïntegreerd in de overkappingsspanen van het derde perron. De loopbrug sluit aan op het middelste niveau vlak boven de perronkap en bestaat uit een kokerachtige doosconstructie met een plat dak. Op het bovenste niveau bevindt zich een doosvormige uitbouw met plat dak die aan de kopse zijden driehoekig uitgebouwde delen bevat.

Behalve voor de bediening had het seinhuis ook een belangrijke functie als uitzichtspunt op het emplacement, vandaar de vele stalen raampartijen in dit bovenste deel waar zich de seinzaal bevond met bedieningstoestel. Deze doos rust op drie zware liggers van geklonken profielen. Geklonken profielen zijn ook toegepast in de constructie van de loopbrug, perronkap en overige onderdelen van het seinhuis. De wanden zijn van origine voorzien van een plaatstalen beschieting, waarin stalen taatsramen zijn opgenomen.

¹ Post T is de benaming voor de ruimte op een Nederlands spoorwegstation waarin zich de railverkeersleiding bevindt. Van hieruit bedient de treindienstleider de seinen en wissels op het station. De T staat voor treindienstleider. Met de invoering van de Centrale Verkeersleiding verdwenen de posten.

Tegen de achterzijde (westzijde) van de seinzaal is een latere aanbouw opgenomen van drie lagen waarvan de wanden met horizontale houten delen zijn beschoten. De ramen in dit gedeelte zijn ook van hout. Die van de tussenverdieping lopen visueel door in de westwand van de voetgangersbrug, alleen daar zijn ze uitgevoerd in staal. Volgens de bestektekening uit 1928 was in dit gedeelte oorspronkelijk een lift gepland. Het oorspronkelijk geheel open gedeelte onder de trap is naderhand dichtgezet overeenkomstig de houten (lift)ombouw op de verdiepingen. Vanaf het middenperron voert een halfopen betontrap omhoog naar de voetgangersbrug; ter hoogte van het bordes halverwege, zijn de zijwanden geheel dicht.

Overkapping derde perron

De overkapping van het derde perron is eveneens van het type luifelkap, maar dan met een enkele rij kolommen van geklonken stalen profielen en spanten met een geknikt dak. In zuidoostelijke richting versmalt de overkapping zich iets en maakt ze een licht gebogen lijn.

Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

In de jaren '60 van de vorige eeuw voerde NS een ingrijpende modernisering van het hoofdstation van Groningen uit. In deze periode werden in Nederland ook vele stationsgebouwen gesloopt. De inbouw van nieuwe loketten en kiosken beoogden een efficiënter gebruik van de stationshal; door het inbrengen van een verdiepingvloer verdween tevens het unieke papierstucplafond uit het zicht.

Vanaf 1995 ontstonden plannen voor restauratie en algeheel herstel van de monumentale hal in oude luister. In 1999 werd het gebouw gerestaureerd en gerehabiliteerd. De stationshal werd weer teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Het bijzondere plafond van papierstuc in de hal kon ook worden gerestaureerd. Naderhand vonden nog wijzigingen in functies plaats. Zo werd vanaf 2006 de voormalige restauratieruimte 3e klasse ingericht als kleine supermarkt voor reizigers. Het retiradegebouwtje kreeg een nieuwe functie als fastfoodkiosk waarbij eerder ontstane verminderingen ongedaan werden gemaakt.

Ook de directe omgeving van het hoofdstation heeft ingrijpende transformaties ondergaan. Het Stationsplein zelf is diverse malen over de kop gegaan en heringericht tot het recente 'Stadsbalkon' met ondergrondse fietsenstalling. De historische 19e eeuwse bebouwing aan de oostzijde van het plein, bestaande uit het sociëteitsgebouw Frascati, een postkantoor, de daarachtergelegen Landbouwwinterschool, de imposante vleescornservenfabriek van Noack en aangrenzende herenhuizen aan de Emmasingel, is in de loop der jaren gesloopt om plaats te bieden aan nieuwe functies, voornamelijk kantoren.

Herewegviaduct (1870/1928)

Ten behoeve van de in 1870 aangelegde spoorwegverbinding van Groningen naar Winschoten-Ihrhove (Duitsland) moest de Hereweg - de belangrijkste historische noordzuidroute via de Hondsrug - worden opgetild om plaats te maken voor een viaduct, het Herewegviaduct. Een voor de hand liggende oplossing omdat het spoor verdiept was aangelegd in de Hondsrug. Dit viaduct had gemetselde landhoofden en keermuren en het brugdek werd in het midden ondersteund door een gemetselde pijler. De zijkanten waren beveiligd met hekwerken met gietijzeren balusters. Een opvallend aspect zijn de opritten waarvan de zuidelijke smaller was dan de noordelijke.

Het viaduct ligt in noord-zuidrichting tussen het Verbindingskanaal met daarin de Herebrug in het noorden en de aansluiting met de Rabenhauptstraat in het zuiden. Het viaduct kruist het spoor niet haaks maar schuin zodat de landhoofden scheef (scheluw) eindigen en de twee jukken die het brugdek ondersteunen staan er scheef onder. Ter weerszijden van de beide opritten zijn smalle straatjes ter ontsluiting van de naastgelegen bebouwing. Op drie van de vier hoeken (bovenaan de opritten) zijn deze straatjes door middel van trappen met fietsgoten verbonden met het viaduct zodat voor wandelaars en fietsers een korte oversteek mogelijk is.

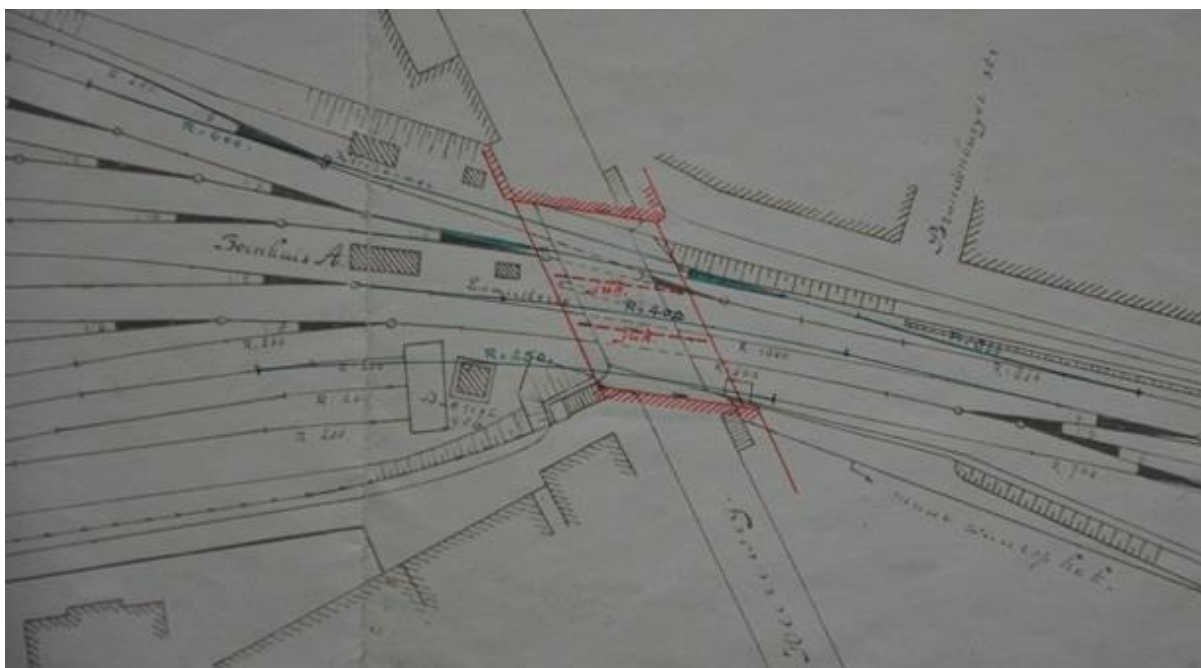
Alleen aan de noordwestkant zit geen trap, wel is hier het voetpad verbreed. Hoewel het viaduct in de eerste plaats voor de kruising met het spoor is gebouwd, overbrugt dit kunstwerk ook een fietsroute aan de noordkant van het spoor.

Grote ombouw van het viaduct (1926)

In 1926 werd het viaduct omgebouwd, vergroot en verbreed en van nieuwe trappen en hekwerken voorzien met een vormgeving in de trant van de Amsterdamse School naar het ontwerp van gemeentearchitect S.J. Bouma. De bewerkte natuurstenen onderdelen van leuningen en trappen zijn vervaardigd door beeldhouwer Willem Valk. De drie trappen uit 1870 werden in 1926 geheel vervangen. Met de reorganisatie van de tram werd tevens het Hereplein opnieuw ingericht en van eigentijds straatmeubilair voorzien. Bouma ontwierp bijpassende lantaarns met rijk versierd smeedwerk die op de borstweringen geplaatst zouden worden. Niet duidelijk is of de lantaarns ook daadwerkelijk zijn geplaatst. De trappen, borstweringen en hekbeëindigingen werden gemaakt van Beiers graniet in combinatie van baksteen. Voor de buitenste trottoirbanden van het viaduct werden zware hardstenen blokken hergebruikt.

In 1932 werd een ontwerp gemaakt voor zes verlichtingsarmaturen in de vorm van bollampen op masten die aan de keermuren bevestigd moesten worden. Niet duidelijk is of dit ook is uitgevoerd. De ombouw had te maken met een grote reorganisatie van de vijf tramlijnen in de stad Groningen. Om plaats te maken voor een extra treinspoor werd het zuidelijke landhoofd een stuk teruggelegd en werd de stenen pijler vervangen door twee ondersteuningspunten in de vorm van stalen vakwerkjukken. De weg met aan de zijkanten voetpaden werd verbreed en de helling van de opritten werd flauwer gemaakt waardoor opritten langer werden (de helling was 3,2 centimeter per strekkende meter en werd 2,1 centimeter per strekkende meter).

De nieuwe dimensies betekenden een ingrijpende verbouwing van het bestaande viaduct. De landhoofden waar het brugdek op rustte werden nieuw gemaakt met achter de gemetselde frontmuren zware betonnen constructies. De keermuren van de opritten bleven gehandhaafd maar werden op een aantal plaatsen voorzien van nieuwe keermuren die naast (buiten) de oude werden gemetseld. Op andere plaatsen bleven de oude keermuren tot op heden in het zicht en werd de nieuwe rijbaan uitkragend gebouwd waardoor de lager gelegen zijstraatjes nog enige breedte over hielden. Omdat de opritten flauwer hellend werden gemaakt moest het 19e-eeuwse metselwerk van de keermuren met wigvormige stroken worden opgehoogd. Aan de kant van de Viaductstraat was de verbreding aanzienlijk omdat de oprit aan de zuidkant nu even breed werd gemaakt als aan de noordkant. Het gevolg was dat het straatje beneden voor een belangrijk deel werd overkluisd. Dit straatje was van belang voor de aan- en afvoeroute voor de puddingfabriek van Polak, gevestigd aan de Hereweg westzijde tegenover het viaduct en vanaf 1931 in een nieuwbouwcomplex aan de Viaductstraat. Vanwege de forse verbreding rust het brugdek hier op een rij kolommen.



Tekening uit 1926 met in rood de nieuwe situatie geprojecteerd op de bestaande

In 1948 werden plannen gemaakt om het viaduct te verbeteren in verband met het toegenomen auto- en fietsverkeer. Dit plan behelsde nieuwe hellingbanen voor aparte fiets- en voetpaden aan de zijkanten van de opritten. Ook moesten de fietsstroken verbreed worden; daartoe moesten de jukken van de ondersteuningsconstructie verlengd worden. De fiets- en voetpaden kregen verschillende hellingshoeken. Ook was er sprake van verplaatsing van de natuurstenen trappen. Uiteindelijk is dit plan niet uitgevoerd. In 1950 werd een nieuw plan ontwikkeld waarbij sprake was van het maken van twee (fiets)tunnels onder de opritten, zowel aan de zuidzijde (recht tegenover de Davidstraat) als aan de noordzijde (tussen de Oude Stationsstraat en de Lodewijkstraat). Waarschijnlijk wilde men zo een kortere route maken richting het hoofdstation zodat fietsers en voetgangers het viaduct niet hoefden over te steken. Ook dit tunnelplan haalde het niet.

Het viaduct na het verdwijnen van de tram (1952-1953)

Na het verdwijnen van de tram en de komst van de trolleybussen waren weer aanpassingen nodig aan het viaduct als onderdeel van een integraal verbeteringsplan voor de infrastructuur ten zuiden van de binnenstad. Dit had ook te maken met de bouw van moderne nieuwe bruggen ter vervanging van de oude exemplaren: de Emmabrug, de Herebrug en de Oosterbrug in 1952-1953. Ook het verkeersplein tussen de Herebrug en het Herewegviaduct werd heringericht. Op het viaduct werden de tramrails uit het wegdek verwijderd en de gaten opgevuld met beton. Tevens werd het viaduct van een geheel nieuw wegdek voorzien waarbij het hout werd vervangen door asfalt. Door het opheffen van de fietsstroken, die een apart niveau hadden op het wegdek, werden de straatkolken onder het viaduct naar de zijkanten verplaatst. Aan de zijkanten van het viaduct werden de masten voor de trolleybussen geplaatst. Het trottoir aan de noordwestzijde van de oprit werd aangepast bij de hoek met de Rabenhauptstraat. Tevens werden plannen gemaakt om hier aan de westzijde de betonluifel van het uitkragende deel te vernieuwen, inclusief de betonnen kolommen. In 1973 werd als gevolg van een ontsporing van een treinstel tweederde van het noordelijke juk (oostzijde) vernieuwd. Tussen 1977 en 1982 vond een grootonderhoudsbeurt plaats. Waarschijnlijk werden de leuning in delen gemonteerd en elders behandeld. De leuning van de trappen werden wel verwijderd en vervangen door gasbuizen. In 1981 werd ter plaatse van de weggehaalde lichtmasten de leuning aangeheeld. In 1982 werd ten behoeve van het afneembaar maken van de bovenleidingen een mast geplaatst naast het wegdek, die de draadroosters verving. In 1997 werd geconstateerd dat het viaduct fysiek versleten is, waarbij (gedeeltelijk) vervangende nieuwbouw en totale nieuwbouw van het viaduct ter tafel kwamen.

Cultuurhistorische waarden in het Stationsgebied

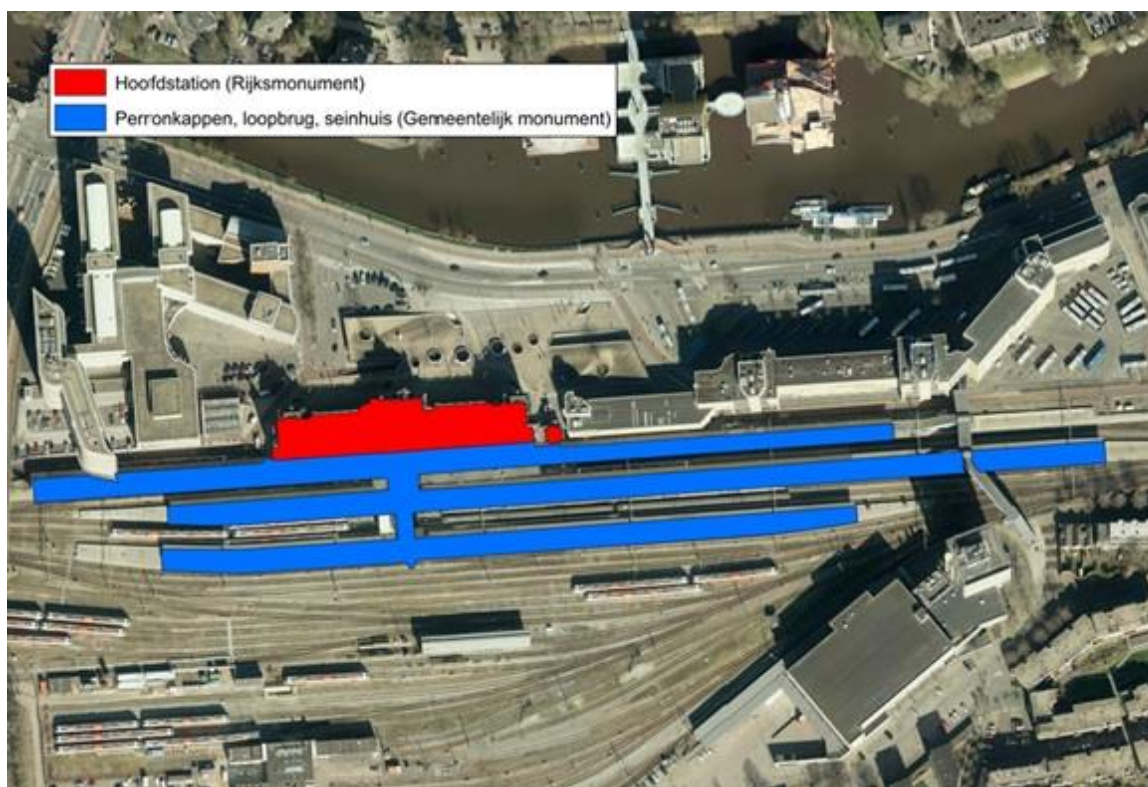
In het plangebied komen de volgende beschermde monumenten voor.

rijksmonument:

- het stationsgebouw (1896).

gemeentelijk monument:

- de perronoverkappingen van het eerste en tweede perron, inclusief de overkapping van het eilandperron;
- de overdekte loopbrug met het seinhuis uit 1928 over de doorgaande middensporen en bijbehorende perronoverkappingen van het derde perron;
- de uitbreiding aan de zuidoostzijde van het tweede perron uit 1932 met een stuk overkapping, qua type identiek aan die van 1928;
- de ijzeren hekwerken met bijbehorende natuurstenen onderdelen en de natuurstenen trappen van het Herewegviaduct uit 1926.



Beschermde monumenten binnen het stationscomplex Groningen

Conclusie

Het plangebied kent een aantal elementen met cultuurhistorische waarde. Enkele zijn aangewezen als rijksmonument of gemeentelijk monument. Deze waarden worden beschermd door de Monumentenwet 1988 / de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en (het stationsgebouw, het seinhuis en de perronoverkappingen) door de regels in het bestemmingsplan. De cultuurhistorische waarden behoeven dan ook geen beletsel te vormen voor het bestemmingsplan.

4.2 Groen

Beleid

Het beleid voor groen is voor de gemeente Groningen neergelegd in een aantal documenten:

- bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen';
- groenstructuurvisie 'Groene pepers';
- de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009) en de 'Beleidsregels vellen van een houtopstand'.

Bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen'

In de in 2014 door de gemeenteraad vastgestelde bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen' is per straat aangegeven welke bomenstructuren voor de stad belangrijk zijn. Op onderstaand kaartfragment uit de bomenstructuurvisie is aangegeven welke bomen onderdeel uitmaken van de bomenhoofdstructuur (donkergroen) en bomennevenstructuur (lichtgroen).



Fragment uit bomenstructuurvisie 'Sterke Stammen'

Groenstructuurvisie 'Groene pepers'

Het groen langs het Emmaviaduct en het verbindingskanaal is belangrijk voor de ecologie, leefbaarheid, vermindering van fijnstof en voor de tempering van de opwarming van de stad. Dit groen is dan ook onderdeel van de basisgroenstructuur aangegeven in de in 2009 vastgestelde groenstructuurvisie 'Groene Pepers'. Op onderstaand kaartfragment is met een groene arcering de basisgroenstructuur, belangrijk voor de stad, aangegeven en met een oranje arcering het nevgroen, dat belangrijk is op wijkniveau.



Fragment uit groenstructuurvisie Groene Pepers

Als groen met name uit de basisgroenstructuur gekapt wordt, moet deze volgens de groenstructuurvisie, worden versterkt of indien kappen onvermijdelijk is, één op één worden gecompenseerd. In eerste instantie moet de compensatie binnen de projectgrens plaatsvinden. Als dat niet mogelijk is, moet compensatie worden gevonden in de nabijheid van de locatie waar het groen wordt gekapt.

De Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009) en de 'Beleidsregels vellen van een houtopstand'

In de APVG 2009 en de daarbij horende beleidsregels ('Beleidsregels vellen van een houtopstand') is vastgelegd hoe houtopstanden worden beschermd.

Volgens de APVG verleent het bevoegd gezag in beginsel geen omgevingsvergunningen voor het vellen van houtopstand anders dan na een zorgvuldige belangenafweging op basis van de criteria 'waardering', 'overlast', 'kwaliteit' en 'dringende redenen'. Deze criteria zijn in de beleidsregels uitgewerkt.

Volgens de beleidsregels wordt als dringende reden onder andere beschouwd een ruimtelijke ontwikkeling. Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient op grond van de beleidsregels de aanvrager van een omgevingsvergunning een door burgemeester en wethouders vastgestelde Boom Effect Analyse (BEA) bij te voegen. De beleidsregels bevatten eisen waaraan de BEA moet voldoen. De BEA vormt de motivering voor de te verlenen omgevingsvergunning.

Groen in het plangebied

Het plangebied wordt grotendeels gevormd door een spooreplacement met omliggende bebouwing. Het gebied is, inherent aan de functie, grotendeels versteend en kent relatief weinig groen. In het gebied, waar de maatregelen in het kader van het project 'Groningen Spoorzone' worden uitgevoerd, komen alleen bij het PostNL-gebouw aan de Achterweg en achter een oud bedrijfspand aan het eind van de Spaarnestraat enkele bomen voor. De platanen bij de PostNL-locatie moeten mogelijk worden gekapt wanneer gekozen wordt voor de korte variant van de busonderdoorgang. De bomen aan de Spaarnestraat staan (deels) op de plek waar het Zuidplein komt en kunnen mogelijk niet allemaal

behouden blijven. De hier aanwezige bomen maken geen deel uit van de basisgroenstructuur. Bij keuze voor de korte busonderdoorgang wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke inpassing. In dat kader kan worden gezocht naar compensatie voor mogelijk te verdwijnen groen. Daarnaast zal bij het maken van het ontwerp voor het toekomstige station worden onderzocht of enige vergroening mogelijk is, bijvoorbeeld door het toevoegen van enkele bomen en groenelementen op het Zuidplein of groen in de vorm van bloembakken of perkjes op de nieuwe perrons.

Conclusie

De groenbelangen vormen geen beletsel voor het bestemmingsplan.

4.3 Ecologie

Beleid

In het stedelijk gebied levert de natuur een belangrijke bijdrage aan het leefmilieu en aan de beleving ervan door de mensen die er wonen, werken of studeren. In toenemende mate wordt daarom bij inrichting, renovatie, onderhoud en beheer rekening gehouden met de noodzakelijke voorwaarden voor een goede natuurlijke ontwikkeling in het gebied.

De aanwezigheid van dieren en planten in de stad is niet alleen mogelijk dankzij water- en groenstructuren - bijvoorbeeld de nabijgelegen singels en Diepenring - die onderling en met het landschap buiten de stad verbonden zijn. Ook het stedelijke en stenige milieu biedt specifieke kenmerken en kansen voor verschillende planten en dieren. Gevels, daken en een enkele boom kunnen waardevolle natuurfuncties dragen.

De vastgestelde doelsoortennota's bieden voor inrichting en ontwikkeling de potentie en ambitie. Voor dit plan geldt de Nota uitwerking doelsoortenbeleid 'Stenige biotopen stedelijk gebied'.

Plangebied

Het plangebied ligt aan de zuidkant van het Verbindingskanaal en ten Noorden van de Parkweg. Het vormt geen onderdeel van de vastgestelde stedelijke ecologische structuur en groenstructuur. Het plangebied kenmerkt zich door een hoge mate van verstening met sterke antropogene invloeden. Natuurwaarden zijn hieraan gekoppeld. Het gaat om onder andere levensplaatsen voor gierzwaluwen, huismussen, roodstaarten, merels, gele helmblom, klimop en kamperfoelie, maar ook planten van schrale zandbiotopen als tijm, ijzerhard en grasklokje.

Ontwikkelingsmogelijkheden

Het stedelijke ecologische beleid richt zich niet alleen op het behouden en versterken van ecologische waardevolle gebieden en het opheffen van knelpunten, maar ook op het stedelijke milieu in zijn algemeen. Het uitgangspunt voor deze locatie is conform het doelsoortenbeleid. Dit kan worden bereikt door:

1. het zoveel mogelijk handhaven van bomen en groen;
2. in dak- en gevelconstructies waar mogelijk faunavoorzieningen voor vogels (met name gierzwaluw) toe te passen en enkele vleermuiskasten aan te brengen of spouwruimten toegankelijk te maken.

Conclusie

Het plangebied ligt op een ruime afstand van het Vogelrichtlijngebied Leekstermeer en de Ecologische Hoofdstructuur (minimaal 3 kilometer). Gezien de afstand en de afscherming door bestaande

bebouwing is er geen sprake van invloed ten gevolge van het voorliggend plan op beide gebieden.

De kans op aanwezigheid van beschermde soorten binnen het plangebied is beperkt aanwezig. Het gaat dan om mogelijke groeiplaatsen van planten en verblijfplaatsen en nesten van vleermuizen en vogels. Er zal in een volgende fase nog ecologisch onderzoek worden uitgevoerd dat hierover uitsluitsel moet geven. Indien nestplaatsen worden aangetroffen zullen bouw- en beheerwerkzaamheden zoveel mogelijk buiten het broedseizoen moeten plaatsvinden.

Concluderend kan gesteld worden dat de Flora- en Faunawet niet op voorhand aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

4.4 Water

Beleid

Het waterbeleid voor Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk' het Groninger water- en rioleringsplan 2014-2018. Daarnaast wordt gewerkt volgens de stedelijk wateropgave van de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's.

In onderstaande figuur is het beleid van verschillende overheden aangegeven.

	EUROPEES	NATIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL
Waterkwaliteit	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie
Waterkwantiteit		Commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP) Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
Stedelijk water		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Wet gemeentelijke watertaken Watervisie kabinet	Beleidsnotitie Water en Ruimte NZV/H&A	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie

Beleidskader

Het beleid is vertaald in ambities voor de gemeente Groningen. Na het maken van het eerste 'verbrede' gemeentelijk rioleringsplan: het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP) is het water- en rioleringsbeheer in de gemeente Groningen goed op orde, maar in de totale waterketen moet worden bespaard en het moet efficiënter. Daarbij is het denken over afval sinds een aantal jaren aan het veranderen. Afval bestaat eigenlijk niet meer. Vrijwel alles wat oorspronkelijk als afval werd bestempeld, kan na bewerking opnieuw worden benut. Dit kan zijn voor energieproductie, maar in veel gevallen zijn er ook hoogwaardiger toepassingen mogelijk. Afvalwater bijvoorbeeld bevat energie en voedingsstoffen die kunnen worden gebruikt in de landbouw. Maar naast nuttige stoffen bevat afvalwater ook steeds meer stoffen die we niet in het milieu willen hebben, zoals medicijnresten. Deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe doelen, zoals het energiezuiniger maken van de afvalwaterketen, het sluiten van kringlopen door innovatie en het verbeteren van zuiveringsprocessen. Daarnaast blijven uiteraard de bestaande doelen voorop staan, zoals een water- en rioleringsstelsel dat de volksgezondheid waarborgt en waar de burger op kan vertrouwen. Samenwerking kan er voor zorgen dat zowel de bestaande als nieuwe doelen efficiënter en goedkoper kunnen worden behaald.

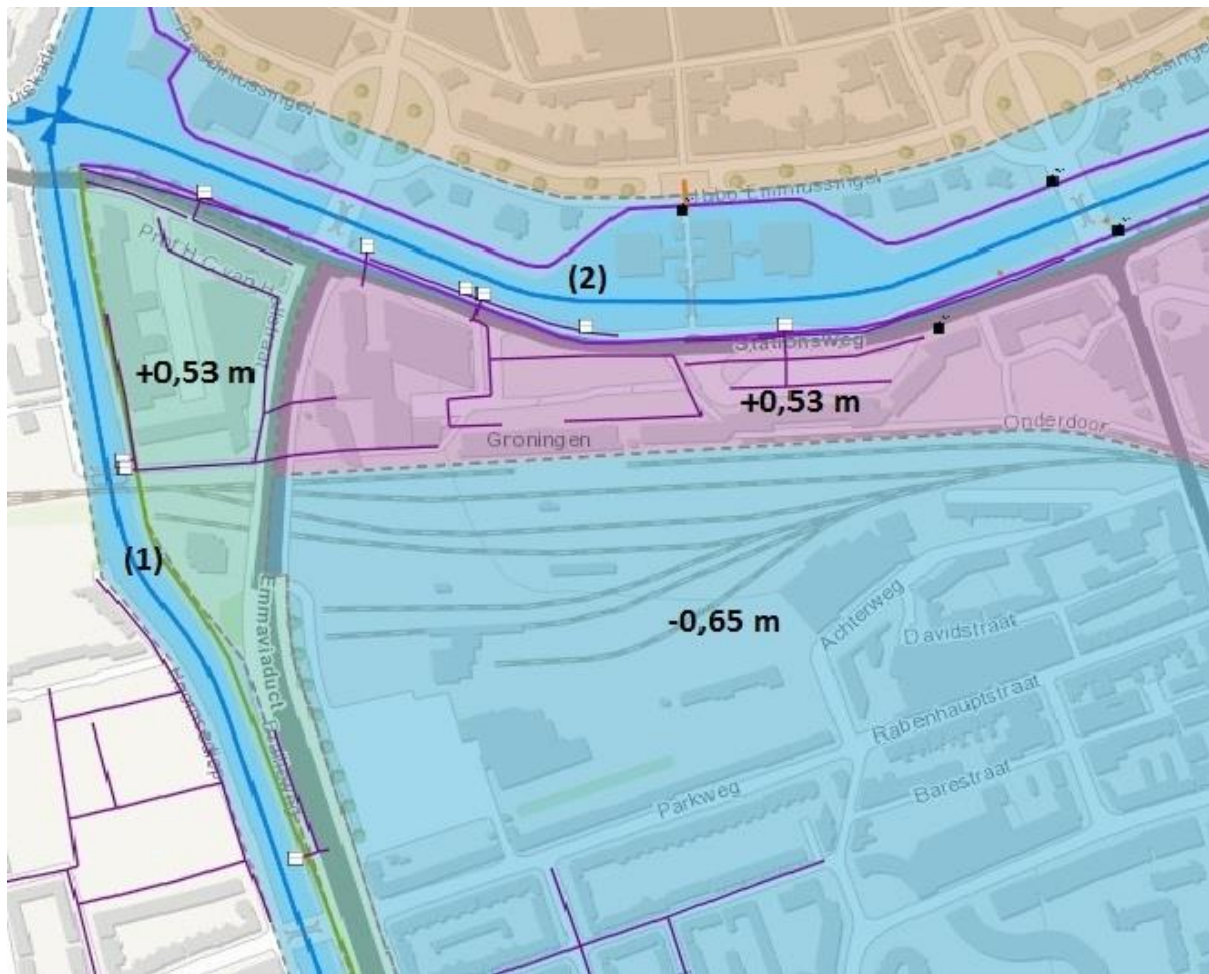
Bij planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht (watertoets). In het kader van de watertoets zal nadere uitwerking van de principes van afwatering en ontwatering in relatie tot de waterkwaliteit en de waterkwantiteit plaats moeten vinden in overleg met de waterbeheerder. Het plangebied valt binnen het beheergebied van waterschap Hunze en Aa's. Het waterschap vervult een adviserende en toetsende rol.

Waterstructuur

Het plangebied bevindt zich centraal in de stad en wordt aan twee kanten begrensd door boezemwater, in de vorm van het Hoornsediep (op onderstaande afbeelding aangeduid met cijfer 1) en het Verbindingskanaal (op onderstaande afbeelding aangeduid met cijfer 2). Dit laatste kanaal is aangelegd als schakel tussen het dan al bestaande Hoornsediep, de Zuider- en Westerhaven en het Hoendiep in het westen en het gelijktijdig aangelegde Eemskanaal (met Oosterhaven) in het oosten.

Het Hoornsediep en het Verbindingskanaal hebben een peil van + 0,53 meter NAP en vallen binnen het beheergebied van het waterschap Hunze en Aa's. In dit boezemwater moet er rekening mee worden gehouden dat de waterstand incidenteel (frequentie $T=100$) kan oplopen tot + 1,50 meter NAP. De kades aan de oostzijde van het Hoornsediep en zuidzijde van het Verbindingskanaal hebben een waterkerende functie en vallen onder de keur van het waterschap Hunze en Aa's. De waterkering aan de overzijde van beide kanalen valt onder de keur van waterschap Noorderzijlvest.

Binnen dit plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig waardoor het bestemmingsplan geen invloed heeft op de waterstructuur of het functioneren van het watersysteem. Vanwege het aanwezige regenwaterriool dat loost op de boezem liggen de gebieden langs het oppervlaktewater in het peilvak met een peil van + 0,53 m NAP. Het peil van het gebied ten zuiden van het station is afhankelijk van het peil in de Dinkelparkvijver in de Rivierenbuurt.

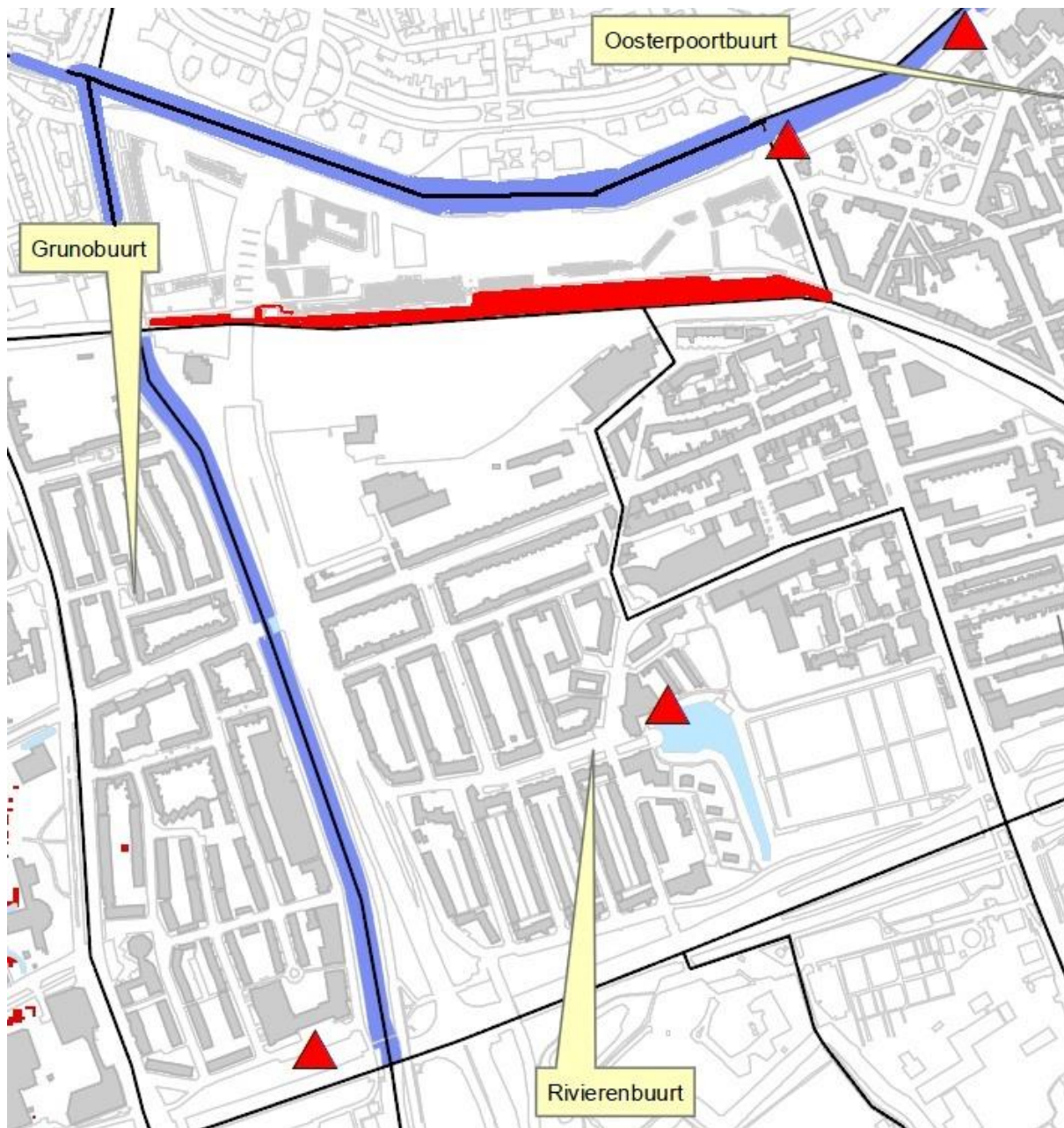


Waterstructuur

Waterberging

Op dit moment is in het grootste gedeelte van het gebied voldoende waterberging aanwezig om het neerslagoverschot dat tijdens het klimaatscenario T=100+10% optreedt te bergen. Alleen de lagere delen ter hoogte van het spoor en het rangeerterrein lopen risico op wateroverlast. De combinatie van een te kleine waterberging en het grote verharde oppervlak kan hier ten tijde van hevige neerslag overlast veroorzaken.

In onderstaande figuren is de ligging van deze kritieke punten weergegeven (Bron: Stedelijke Wateropgave).



Waterberging

Randvoorwaarden

Water en riolering bij ontwikkelingen

Bij eventuele ontwikkelingen in het gebied moet rekening gehouden worden met de gevolgen van het toepassen van verhard en bebouwd oppervlak. Door deze verstedelijking komt regenwater sneller tot afstroming. Voor het bestaande watersysteem betekent deze toename een extra belasting en moet meer water worden geborgen. Hiervoor wordt door de waterschappen een compensatie in de vorm van oppervlaktewater vereist.

Als vuistregel wordt een compensatie van 10% van de toename van het verhard en / of bebouwd oppervlak in de vorm van oppervlaktewater geëist, mits de toename van het verhard oppervlak in stedelijk gebied meer dan 150 m² bedraagt. Als de toename van het verhard oppervlak minder dan 150 m² bedraagt is in de regel geen compensatie nodig. Indien watergangen gedempt worden door nieuwe ontwikkelingen moet dit gecompenseerd worden door de aanleg van nieuwe watergangen / partijen. Het water moet indien mogelijk vertraagd afvoeren op de bestaande hoofdwatgangen bij het plangebied.

Het water moet indien mogelijk vertraagd worden afgevoerd op de bestaande hoofdwatgangen door het plangebied.

Een ander nadeel van de verdere verstedelijking is dat geen regenwater in de bodem verdwijnt. Door de hiermee gepaard gaande grondwaterstandsaling kan een verdroging van de ondergrond optreden. Dit is voor met name de bomen en het overige groen nadelig. Door de toepassing van bijvoorbeeld infiltratievoorzieningen en waterdoorlatende bestrating wordt water geïnfiltreerd. Door toepassing van deze systemen kan ook water geborgen worden. De plaatselijke grondslag moet duidelijk maken of deze toepassingen gebruikt kunnen worden.

Bodem

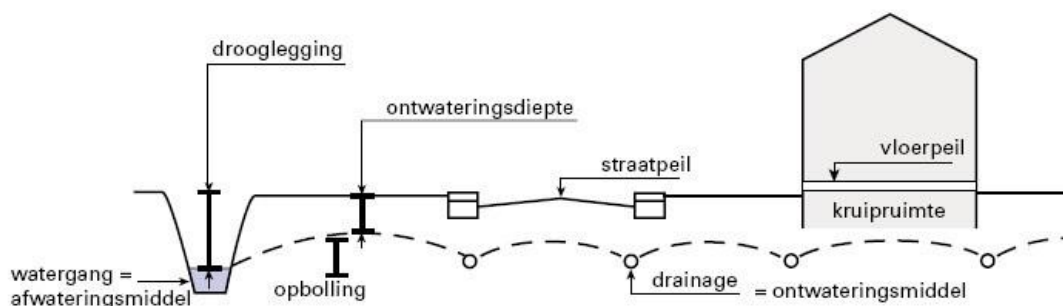
De drooglegging is de afstand van het oppervlaktewaterpeil tot aan de bovenzijde van het maaiveld. De ontwateringsdiepte is de afstand van de grondwaterstand tot aan het maaiveld. Het verschil tussen de drooglegging en de ontwateringsdiepte wordt veroorzaakt door de opbolling van het grondwater tussen de watergangen. De ontwateringsdiepte moet bij wegen en bomen minimaal 1,00 meter zijn en bij gebouwen minimaal 0,20 meter beneden de afdekking van de bodem van de kruipruimte. Bij kruipruimtelos bouwen moet deze afstand minimaal 0,20 m beneden de fundering zijn. Op dit moment bevindt zich één peilbuis in het plangebied die deel uitmaakt van het gemeentelijke meetnet. Aangezien deze pas sinds 2014 wordt gemonitord is er te weinig informatie om een goede uitspraak te doen over de ontwateringsdiepte.

In onderstaande tabel staat de drooglegging van het plangebied weergegeven.

Gebied	Waterpeil	Laagste maaiveld	Drooglegging
Spoor- en station	+0,53 m NAP	+2,20 m NAP	1,67 m
Zaanstraat	+0,53 m NAP	+1,20 m NAP	0,67 m

Bron maaiveldhoogte: AHN2

Gesteld kan worden dat de drooglegging binnen het plangebied niet overal voldoet aan de norm van 1,00 meter. In de omgeving van de Zaanstraat betreft het waarschijnlijk een gebied met relatief hoge grondwaterstanden. Bij de inrichting van het gebied moet ook rekening worden gehouden met plaatselijk verhoogde waterstanden door opbolling van het grondwater. Hierbij dient met voldoende drainageafvoer, een geschikt bouwpeil en een geschikte bouwwijze (bijvoorbeeld kruipruimteloze bouw) rekening te worden gehouden.



Drooglegging en ontwateringsdiepte

Riolering

In de omgeving van het station ligt grotendeels een gescheiden stelsel waarbij het regenwater van de bebouwing rechtstreeks op het oppervlaktewater loost. Het regenwater van het busstation wordt eerst door een lamellenfilter geleid waarna het gefilterde water wordt geloosd op het Verbindingskanaal. Het afvalwater van zowel de kantoren als van het hoofdstation wordt verzameld en getransporteerd in een gemengd riool dat ter hoogte van de spoorwegovergang het spoor kruist richting de Rivierenbuurt. In de Zaanstraat en Spaarnestraat ligt een gemengd stelsel uit 1935 dat ook afvoert richting de Rivierenbuurt. Via dit stelsel verlaat het water het plangebied, waarna het langs de zuidelijke ringweg naar gemaal Geert Huizinga aan de Laan 1940-1945 wordt getransporteerd.

Bij nieuwbouw moet een gescheiden rioolsysteem aangelegd worden, waarbij regenwater gescheiden wordt van het afvalwater.

Het huishoudelijk afvalwater van onder meer toilet, douche en keuken wordt aangesloten op het dwa-stelsel (droogweerafvoerstelsel). Of aansluiting op het bestaande stelsel mogelijk is in relatie tot diepteligging en capaciteit moet uitgezocht worden. Dit zal ook afhankelijk zijn van de stedenbouwkundige inrichting. Het dakwater en het overige regenwater gaat naar het oppervlaktewater. Ook eventuele drainage-systemen moeten, indien mogelijk, afwateren op het oppervlaktewater.

Bouwmaterialen

Ten behoeve van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater moet er bij de bouw van de gebouwen naar gestreefd worden geen materialen te gebruiken die milieuverontreinigend zijn zoals lood, zink en koper. Ook bepaalde bitumen en behandeld hout logen milieugevaarlijke stoffen uit welke via het regenwater in het oppervlaktewater terecht kunnen komen.

Conclusie

Het aspect waterhuishouding vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.5 Milieu

4.5.1 Geluid

Geluidsbronnen

Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn twee geluidsbronnen relevant: wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. In de eerste plaats zorgt het beoogde busstation voor een groot aantal voertuigbewegingen en brengt daarmee met name motorgeluid en bandenlawaaï met zich mee. Daarnaast veroorzaakt het spooreplacement geluidhinder.

Beoordelingskader

Wegverkeerslawaaai

De geluidsbelasting op de omgeving vanwege het nieuwe busstation wordt veroorzaakt door bussen op de busperrons en busbuffer en in de busonderdoorgang. De situatie is beoordeeld overeenkomstig de aanleg van nieuwe verkeerswegen en getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh). Voor 30 kilometerwegen is de Wgh formeel niet van toepassing maar jurisprudentie geeft aan dat deze wel moeten worden beschouwd conform de systematiek van de Wgh.

De geluidsbelasting wordt bepaald per weg afzonderlijk. Hier zijn het busperron, busonderdoorgang en busbuffer samen als één doorgaande nieuwe weg (busstation) beschouwd. De andere beschouwde wegen zijn de bestaande HOV-as west en de Stationsweg in combinatie met het Zuiderpark.

Bij aanleg van een nieuwe weg zijn de artikelen 76 en 77 Wgh van toepassing. Indien de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg niet hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB heeft de aanleg geen consequenties voor de wegaanlegger (artikel 82 Wgh). De maximale geluidbelasting ten gevolge van een nieuw aan te leggen weg mag niet meer bedragen dan 63 dB in stedelijk gebied (artikel 83, lid 3, Wgh).

De HOV-as West, een deel van de Stationsweg en het Zuiderpark vallen buiten het bestemmingsplan en worden niet fysiek gereconstrueerd maar ondervinden wel de invloed van het bestemmingsplan. Dergelijke aansluitende wegen moeten op grond van artikel 99, lid 2, Wgh eveneens worden onderzocht. Het vaststellen van hogere waarden is niet mogelijk en concrete maatregelen worden niet voorgeschreven. De aanvaardbaarheid van de nieuwe situatie moet worden afgewogen en gemotiveerd.

Spoorweglawaaai

Het wettelijk kader wordt gevormd door hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, dat in werking is getreden op 1 juli 2012. Dit hoofdstuk bevat geluidsnormen, die bij de aanleg, wijziging en gebruik van rijksinfrastructuur (wegen en spoorwegen) in acht moeten worden genomen. Deze zijn vastgelegd in geluidproductieplafonds (GPP's). Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie vanwege een weg of spoorweg aan. Geluidproductieplafonds gelden op referentiepunten langs wegen en spoorwegen. Volgens de wet draagt de beheerder (in dit geval ProRail) zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Onderzoek

Voor het voorontwerpbestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de notitie 'Geluid varianten busstation', kenmerk 5117/je/18281, d.d. 22 juli 2015.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in de situatie zonder geluidsbeperkende maatregelen de onderlinge verschillen tussen de varianten met de lange busonderdoorgang klein zijn doordat de ontwerpverschillen zich beperken tot het onderdeel busperron dat op ruime afstand van de omliggende woningen ligt. De varianten beperken zich derhalve tot enerzijds de lange busonderdoorgang met behoud van het PostNL-gebouw en anderzijds de korte busonderdoorgang zonder het PostNL-gebouw. Voor de variant met korte busonderdoorgang is uitgegaan van een gesplitste aansluiting van busverkeer op de openbare wegen waarbij ingaande bussen komen vanaf de kruising Hereweg/Stationsweg en uitgaande bussen 100 meter ten westen van de kruising de Stationsweg oprijden.

Beoordeling

Busstation

De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het busstation met de lange onderdoorgang wordt overschreden op woningen aan de Viaductstraat (8). De voorkeursgrenswaarde op woningen ten gevolge van het busstation met de korte onderdoorgang wordt overschreden op woningen aan de Viaductstraat (1), Driehovenstraat (12), Achterweg (26), Davidsstraat (20), Parkweg (10) en Hereweg (6). Met beide varianten wordt de voorkeursgrenswaarde op twee woonboten aan de Stationsweg overschreden.

De overschrijdingen ten gevolge van de variant met de lange busonderdoorgang doen zich vooral voor aan de Viaductstraat. De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 49 dB en is grotendeels afkomstig van de deels verdiepte rijroute aansluitend op de onderdoorgang ten noorden van het spoor. Deze rijroute loopt over een behoorlijke lengte parallel aan de Viaductstraat en is bovendien extra lawaaiig doordat de uit de onderdoorgang komende bussen een helling van 7% moeten overwinnen. De woningen aan en rond de Achterweg en de Davidsstraat worden afgeschermd door het PostNL-gebouw.

De overschrijdingen ten gevolge van de variant met de korte busonderdoorgang zijn het grootst op de Achterweg waar de geluidsbelasting oploopt tot maximaal 54 dB en zijn met name afkomstig van de deels verdiepte rijroute tussen de busonderdoorgang en de busperrons. Deze rijroute ligt dicht bij de woningen en is bovendien extra lawaaiig doordat de uit de onderdoorgang komende bussen een helling van 7% moeten overwinnen. Zonder maatregelen is er geen afscherming.

Het geluid afkomstig van de verdiepte delen van de rijroutes aansluitend op de busonderdoorgang kan worden beperkt door de wanden geluidsabsorberend te maken, deels te verhogen en eventueel zelfs te overkappen. Ook andere delen van het busstation kunnen worden afgeschermd van de woningen. De indeling van de haltes op het busperron moet nog worden verfijnd en geoptimaliseerd. Hierdoor zijn minder ritten rond het busperron nodig dan waarmee nu worst case rekening is gehouden, waarmee de geluidsbelasting op de omgeving vermindert. Met deze maatregelen en optimalisaties worden de genoemde overschrijdingen naar verwachting grotendeels tenietgedaan. Voor woningen waar eventueel overschrijdingen optreden, moet de noodzaak tot het treffen van maatregelen aan de woning worden onderzocht.

Aanliggende wegen

De akoestische effecten van het onderzochte busstation op de omliggende wegen zijn wisselend. Op de Stationsweg en het Zuiderpark nemen de aantallen bussen en de geluidsbelasting af of blijven gelijk. Op de HOV as west zorgt het busstation voor een beperkte extra bundeling van busbewegingen en daarmee een geluidstoename van ten hoogste 0,2 dB. Een dergelijke toename is acceptabel en is bovendien kleiner dan de rekennauwkeurigheid.

Spoorweglawaai

Spoorweglawaai is onderzocht door ingenieursbureau Movares. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Geluidsonderzoek bij variant B4. Versie 1.0', d.d. 22 april 2014. Uit dit onderzoek blijkt dat met de beoogde spoorconfiguratie de geluidsbelasting op de omgeving afneemt en een afname optreedt ten opzichte van de geldende GPP's. De afname is het grootst aan de zuidzijde van het station en bedraagt bijna 10 dB. De afname wordt veroorzaakt door de wijzigingen in intensiteit en bovenbouw en de extra afscherming van de nieuwe perrons. Vanwege de afname is geen nader onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten in de omgeving.

Cumulatie van geluid

Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan richt zich primair op het vergelijken van ontwerpvarianten voor het busstation. In het vervolgetraject voor het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de voorkeursvariant de cumulatie van geluid van busstation, wegen en spoorwegen beschouwd.

Conclusie

Als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan neemt de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer in een deel van het plangebied toe. Dit wordt veroorzaakt door het busverkeer. Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde bij een aantal woningen overschreden. Het grootst is dit aantal bij de variant met de korte busonderdoorgang. Hier loopt de geluidsbelasting op tot maximaal 54 dB aan de Achterweg. Bij de variant met de lange onderdoorgang is het aantal woningen, waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden geringer en is de overschrijding beperkt (49 dB). Met beide varianten wordt de voorkeursgrenswaarde op twee woonboten aan de Stationsweg overschreden. Door maatregelen en optimalisaties kunnen overschrijdingen naar verwachting grotendeels teniet worden gedaan. Voor woningen, waarbij ondanks maatregelen de geluidsbelasting hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde, moet de noodzaak tot het treffen van maatregelen aan de woning worden onderzocht.

Effecten op de aanliggende wegen treden niet op of zijn gering (toename maximaal 0,2 dB).

Het spoorweglawaai neemt als gevolg van de maatregelen in het kader van het project 'Groningen Spoorzone' af en blijft onder de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's).

Naar de cumulatie van wegverkeers- en spoorweglawaai wordt nog nader onderzoek gedaan.

Vooralsnog kan worden geconcludeerd dat de akoestische situatie geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

4.5.2 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Het beoogde busstation brengt een groot aantal voertuigbewegingen en daarmee verbrandingsgassen en –deeltjes met zich mee.

Beoordelingskader

In de Wet milieubeheer, titel 5.2, Luchtkwaliteitseisen, zijn de luchtkwaliteitseisen (grenswaarden, richtwaarden, plandrempels en alarmdrempels) vastgelegd. In de toelichting op het wetsvoorstel staat dat van het merendeel van deze stoffen in Nederland zich geen risico op overschrijding voordoet. Langs wegen in niet specifiek Randstedelijke of industriële situaties bestaat uitsluitend de kans op overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). De beoordeling beperkt zich derhalve tot deze stoffen.

De te beoordelen luchtkwaliteit geldt voor niet-weggebruikers. Fietzers en bestuurders en inzittenden van voertuigen worden niet beoordeeld. De beoordeling vindt derhalve in principe plaats op 10 meter vanaf de rand van de busbanen met dien verstande dat locaties die ontoegankelijk en niet geschikt of bedoeld zijn voor menselijke toegang, niet worden beoordeeld. Bovendien hoeft de luchtkwaliteit alleen te worden beoordeeld op plaatsen waar een blootstelling van mensen plaatsvindt gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van de grenswaarde.

Onderzoek

Voor het voorontwerpbestemmingsplan is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de notitie 'Luchtkwaliteit busstation', kenmerk 5117/je/18282, d.d. 23 juli 2015. Het onderzoek richt zich op de basisvarianten met respectievelijk korte en lange busonderdoorgang. Voor de variant met korte onderdoorgang is uitgegaan van een gesplitste aansluiting van busverkeer op de openbare wegen waarbij ingaande bussen komen vanaf de kruising Hereweg/Stationsweg en uitgaande bussen 100 meter ten westen van de kruising de Stationsweg oprijden.

De bussen zijn worst case als standaard middelzware motorvoertuigen beschouwd. Naar verwachting is het wagenpark hier echter schoner door de gestelde en nog te stellen emissie-eisen bij aanbesteding van vervoersconcessies. Verder is op het busstation rekening gehouden met stagnaties tussen 06.00 en 24.00 uur. Op de rijroutes langs de perrons en voor de aansluitingen op de openbare weg is 100% stagnatie gehanteerd en op de overige delen 50% stagnatie.

Hier is ook op busperrons op afstanden minder dan 10 meter beoordeeld om een goed beeld van de situatie te krijgen. Op het trottoir in de smalle corridor tussen het Hunzehuys (UWV-gebouw) en de Heereborg is indicatief beoordeeld omdat deze locatie formeel niet gevoelig is aangezien het trottoir slechts een meter breed is, de verblijfstijd minimaal is en omdat de gebouwen geen woningen zijn.

Beoordeling

Overall binnen het plangebied wordt met de gehanteerde worst case uitgangspunten aan alle grenswaarden voldaan. De situatie met de korte busonderdoorgang levert de laagste concentraties op doordat de opgehoopte emissie aan de tunnelmonden lager is en doordat de rijroute ten noorden van de busonderdoorgang gesplitst is. Met uitzondering van het indicatieve beoordelingspunt in de voetgangerscorridor is de bijdrage van het busstation aan de concentraties lager dan de achtergrondbijdrage.

In de jaren na ingebruikname van het nieuwe busstation nemen de concentraties verder af door vernieuwing en emissieafname van het wagenpark. Ook zullen de achtergrondconcentraties af blijven nemen.

Cumulatie van luchtemissies

Het luchtkwaliteitsakoestisch onderzoek ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan richt zich primair op het vergelijken van ontwerpvarianten voor het busstation. Hierin zijn de omliggende verkeerswegen betrokken. In het vervolgtraject voor het ontwerpbestemmingsplan worden voor de voorkeursvariant ook de emissies van diesellocomotieven van Arriva beschouwd.

Conclusie

De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de wettelijke normen. Er vindt nog nader onderzoek plaats naar cumulatie van luchtemissies.

Vooralsnog kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

4.5.3 Trillingen

Trillingen

Het beoogde busstation brengt een groot aantal voertuigbewegingen en daarmee trillingen door oneffenheden aan wielen en ondergrond met zich mee. De trillingen in het onderzoeksgebied worden echter met name veroorzaakt door treinen.

Beoordelingskader

Trillingen worden beoordeeld aan de hand van de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR-richtlijnen). De SBR-richtlijnen hebben geen wettelijke status maar uit jurisprudentie blijkt dat deze door de Raad van State worden geaccepteerd. De SBR-richtlijnen bestaan uit drie onderdelen: richtwaarden ter voorkoming van schade aan gebouwen (deel A), richtlijnen ter voorkoming van hinder voor personen in gebouwen (deel B) en richtlijnen ter voorkoming van hinder voor trillingsgevoelige apparatuur (deel C). Er wordt getoetst aan SBR-B omdat schade aan gebouwen (SBR-A) en verstoring van apparatuur (SBR-C) hier niet te verwachten is.

Er is sprake van een bestaande situatie, aangezien ter plaatse reeds trillingen worden veroorzaakt door railverkeer. Er hoeft derhalve niet aan de streefwaarden voor nieuwe situaties te worden voldaan maar aan het standstillprincipe dat de te verwachten trillingshinder niet mag toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. Trillingshinder wordt beoordeeld op basis van de trillingssterkte V_{max} , de pieksterkte van de trillingen en op basis van de trillingsintensiteit V_{per} , de tijdsgemiddelde sterkte van de trillingen. De beoordeling vindt plaats binnen gebouwfuncties die in meer of mindere mate als gevoelig worden beschouwd. Hier is alleen sprake van de gebouwfuncties wonen, kantoor en bijeenkomsten. Gelet op de streefwaarden geldt wonen hier als de meest gevoelige gebouwfunctie.

Onderzoek

Voor het voorontwerpbestemmingsplan is trillingsonderzoek uitgevoerd door ingenieursbureau Movares. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage 'Bustunnel station Groningen, Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan', d.d. 4 juni 2015. Het onderzoek richt zich op trillingen afkomstig van het sporencomplex bij het Groningse hoofdstation. De toekomstige situatie met de varianten met een korte en met een lange busonderdoorgang wordt vergeleken met de situatie 2011 voor aanvang van het wijzigingstraject. In de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met de beoogde sporenligging zonder opstel terrein en met een vierde lijn richting Europapark.

Beoordeling

In algemene zin neemt de trillingshinder in de toekomstige situatie af. De afname wordt veroorzaakt door het verdwijnen van een groot aantal wissels. De bijdrage van trillingen ten gevolge van bussen is hierbij van ondergeschikt belang. In de toekomstige situatie treedt matige hinder op die slechts incidenteel voorkomt bij goederentreinpassages.

In de toekomstige situatie neemt voor beide varianten de trillingssterkte V_{max} af in alle gevoelige gebouwfuncties. Hoewel de situatie dus verbetert, wordt opgemerkt dat voor een aantal woningen aan de Viaductstraat mogelijk nog altijd niet aan de streefwaarde wordt voldaan. De afname van de trillingssterkte is het grootst voor de variant met de lange busonderdoorgang. De trillingsintensiteit V_{per} is in alle gevoelige gebouwfuncties lager dan de streefwaarde.

Het treffen van maatregelen is af te raden omdat de kosten en de langdurige ernstige hinder die dit met zich mee zou brengen niet opwegen tegen de te bereiken verbetering.

Conclusie

De trillingshinder neemt als gevolg van de verbeterde spoortechniek af. Wel wordt mogelijk bij een aantal woningen aan de Viaductstraat niet aan de streefwaarde voldaan. Op basis van een kosten-batenafweging is er geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Samenvattend vormt het aspect trillingen geen beletsel voor dit bestemmingsplan.

4.5.4 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van productie, gebruik, opslag of transport van gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven), transportroutes of buisleidingen. Hierop is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is dit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), voor transportroutes het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor hogedruk aardgastransportleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor transportroutes zijn daarnaast nog van belang de Wet Basisnet (Wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet) en de Regeling basisnet.

Het aspect externe veiligheid is voor het voorliggende bestemmingsplan beoordeeld door de Omgevingsdienst Groningen. Daarbij heeft de omgevingsdienst advies ingewonnen van de Veiligheidsregio Groningen. Dit advies is verwerkt in de verantwoording van het groepsrisico.

Inventarisatie risicobronnen

Transportroutes

Uit een door de Omgevingsdienst Groningen uitgevoerde inventarisatie blijkt dat zich in of in de omgeving van het plangebied een drietal transportroutes bevinden, de Rijksweg A7 (Zuidelijke Ringweg), de provinciale weg N370 (Westelijke Ringweg) en de spoorlijn Onnen - Sauwerd.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is alleen de spoorlijn Onnen - Sauwerd relevant. Deze transportroute loopt via het spooreplacement bij het hoofdstation.

De overige transportroutes hebben door hun afstand geen invloed op het plangebied.

Traject	Maatgevende stof	Invloedsgebied (m)	Afstand tot locatie in m
Provinciale weg N370	GF3	355	Circa 500
Rijksweg A7	GF3	355	Circa 500
Onnen - Sauwerd	B3	>4000	in plangebied

Transportroutes

Risicovolle inrichtingen

In het plangebied komen geen risicovolle inrichtingen voor. Evenmin ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen.

Buisleidingen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen buisleidingen waarvan het invloedsgebied over het plangebied valt.

Kader

Voor de te beschouwen risicobron zijn met name relevant het Besluit externe veiligheid transportroutes

(Bevt) en de Regeling basisnet.

Volgens het Bevt neemt het bevoegd gezag bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een basisnetroute ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten de basisnetafstand in acht en houdt daarmee rekening ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden in de omgeving van een transportroute, niet zijnde een basisnetroute, neemt het bevoegd gezag ten aanzien van nieuw toe te laten kwetsbare objecten de grenswaarde 10^{-6} per jaar in acht en houdt ten aanzien van nieuw toe te laten beperkt kwetsbare objecten rekening met de richtwaarde 10^{-6} per jaar. Dit is de norm voor het plaatsgebonden risico (PR).

Daarnaast kent het Bevt een verantwoordingsplicht. Dit houdt onder meer in dat wanneer het bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk binnen 200 meter van een transportroute gelegen is, in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden ingegaan op het groepsrisico. Bovendien moet, wanneer het bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied dat ligt binnen een in de Regeling basisnet aangewezen plasbrandaandachtsgebied, het toelaten van nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten worden verantwoord. Als plasbrandaandachtsgebied geldt in dit geval een zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste spoorstaven van de spoorbundel voor het doorgaand verkeer.

De spoorlijn Onnen - Sauwerd maakt deel uit van het Basisnet Spoor en is van belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De spoorlijn is opgenomen in bijlage II van de Regeling basisnet.

Beoordeling

Plaatsgebonden risico

De spoorlijn Onnen - Sauwerd heeft ter hoogte van het plangebied een PR 10^{-6} contour (plaatsgebonden risicocontour) variërend van 1 tot 15 meter. De PR 10^{-6} contour is gelegen in de bestemming "Verkeer - Railverkeer".

Groepsrisico

Voor het voorliggende bestemmingsplan heeft de Omgevingsdienst Groningen het groepsrisico berekend. Uit het resultaat van de berekening komt naar voren dat in het plangebied het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. De overschrijdingsfactor groepsrisico voor onderhavige situatie bedraagt circa 39,5% van de oriëntatiewaarde. (Toelichting: wanneer het groepsrisico gelijk is aan de oriëntatiewaarde, bedraagt de overschrijdingsfactor 100%).

Plasbrandaandachtsgebied

In de Regeling basisnet is aangegeven dat voor het baanvak Onnen - Sauwerd een plasbrandaandachtsgebied bestaat. Het plasbrandaandachtsgebied ligt in de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'.

Verantwoording groepsrisico

Dichtheid personen

Het bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen' kent de bestemmingen 'Verkeer', 'Verkeer - Railverkeer', 'Dienstverlening' en 'Wonen'. In de naaste omgeving van het plangebied zijn onder andere woon-, kantoor- en maatschappelijke functies aanwezig of volgens het bestemmingsplan toegestaan. De personendichtheid is hoog te noemen. Met dit plan worden geen nieuwe functies toegestaan die tot een hogere bevolkingsdichtheid leiden.

Omvang groepsrisico

Hiervoor bleek dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt en de overschrijdingsfactor van de oriëntatiewaarde circa 39,5% bedraagt.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico

Bronmaatregelen gericht op verlaging van het groepsrisico zijn in het kader van het onderhavige bestemmingsplan niet mogelijk. Wel zijn maatregelen denkbaar bij de risico-ontvanger door bijvoorbeeld de bevolkingsdichtheid niet te veel te laten toenemen of stabiel te houden. Dit bestemmingsplan voorziet evenwel niet in een hogere bevolkingsdichtheid.

Mogelijkheden voor ontwikkelingen met lager groepsrisico

Er zijn mogelijkheden waardoor het groepsrisico niet of in beperktere mate toeneemt, zoals het situeren van een nieuwe ontwikkeling op een grotere afstand van de risicobronnen of het realiseren van functies met een minder grote personendichtheid. Bij de planvorming is externe veiligheid beschouwd, evenals andere ruimtelijke afwegingskaders. Hierdoor kan worden gesteld dat in redelijkheid sprake is van een optimale situatie. Een beschouwing van andere mogelijkheden is derhalve niet aan de orde.

Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van, als de beperking van de omvang van een ramp of een zwaar ongeval. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen beoordelen, is gekeken naar:

- effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen;
- bereikbaarheid van het plangebied en de risicobronnen;
- bluswatervoorzieningen binnen het plangebied en in de omgeving.

Effecten

Het plangebied is beoordeeld op de effecten die hier kunnen optreden in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij is gekeken welke stoffen dan wel stofcategorieën een gevaar opleveren en tot op welke afstand effecten kunnen optreden. Hieruit blijkt het volgende:

- Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen zijn op het spoortracé Onnen-Sauwerd drie ongevalsscenario's mogelijk, namelijk
 - a. een plasbrand,
 - b. een explosie (BLEVE) en/of
 - c. het vrijkomen van een toxische wolk.

Ad 1: Uit referentiescenario's blijkt dat bij een plasbrand op het spoor de 100% letaliteitsgrens op 25 meter en de 1% letaliteitsgrens op 45 meter ligt.

Ad 2: Voor een explosie op het spoor bedraagt de 100% letaliteitsgrens 140 meter en de 1% letaliteitsgrens 330 meter.

Ad 3: Bij een toxische wolk ligt de 100% letaliteitsgrens op 400 meter en de 1% letaliteitsgrens op 1.250 meter.

- De spoorlijn Onnen-Sauwerd loopt door het plangebied. Hierdoor zijn in het hele plangebied dodelijke effecten van alle drie ongevalsscenario's mogelijk.

Bereikbaarheid

Het plangebied is beoordeeld op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Om te bepalen of de hulpdiensten tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden, is de opkomsttijd beoordeeld. Om te bepalen of het plangebied bovenwinds (met de windrichting mee) kan worden benaderd, is de tweezijdige bereikbaarheid beoordeeld. Hieruit blijkt het volgende:

Zowel het plangebied als de risicobron zijn in voldoende mate tweezijdig bereikbaar voor de hulpdiensten. De opkomsttijd vormt geen probleem. Ook bij een calamiteit op het spoortracé blijft de bereikbaarheid van het plangebied redelijk. Op het huidige spooremlacement is de bereikbaarheid op dit moment voldoende. Bij de geplande aanpassing van het emplacement dient rekening te worden gehouden met een goede bereikbaarheid.

De veiligheidsregio adviseert om maatregelen te nemen zodat het emplacement ook in de nieuwe

situatie goed bereikbaar blijft voor hulpdiensten.

Bluswatervoorzieningen

Om te bepalen of de brandweer snel kan beschikken over voldoende bluswater, is de beschikbaarheid van zowel primaire bluswatervoorzieningen (brandkranen) als secundaire (open water) beoordeeld. Hieruit blijkt dat er in en rondom het plangebied voldoende brandkranen aanwezig zijn. Daarnaast zijn er diverse niet-openbare bluswatervoorzieningen op het spooremlacement beschikbaar. Bij de verandering van het emplacement dienen deze bluswatervoorzieningen in stand te worden gehouden of dienen er eventueel bluswatervoorzieningen bijgeplaatst te worden. Het Noord-Willemskanaal (westzijde plangebied) en het Verbindingskanaal (noordzijde) kunnen worden gebruikt als secundaire bluswatervoorziening.

Langs het spoortracé zijn slechts beperkt bluswatervoorzieningen beschikbaar. Dit betekent dat voor het bestrijden van grote incidenten groot watertransport benodigd is. Hiervoor geldt een opkomst- en opbouwtijd van minimaal een half uur. Hierdoor is een calamiteit met gevaarlijke stoffen mogelijk niet snel en effectief te beheersen. Dit leidt tot een verhoogde kans op slachtoffers. Maatregelen om de bestrijdbaarheid langs het spoortracé buiten het plangebied te verbeteren vallen echter niet binnen het kader van het voorliggende plan.

Samenvattend geeft het aspect bluswatervoorzieningen in directe zin geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Zelfredzaamheid

Het plangebied is beoordeeld op de mate van zelfredzaamheid van personen. Hierbij is het fysieke vermogen beoordeeld, zoals geestelijke en/of lichamelijke beperkingen van groepen personen. Hieruit blijkt het volgende:

Het plan voorziet niet in de realisatie van objecten waarbij sprake is van langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen (zoals kleine kinderen, zieken en ouderen). Doel van het plan is de lay-out van het spooremlacement ingrijpend te veranderen. De toekomstige gebruikers van het plangebied vormen een gemiddelde bevolkingsgroep uit de samenleving, die over het algemeen als zelfredzaam wordt beschouwd.

Samenvattend geeft het aspect zelfredzaam vermogen geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Ontvluchtingsmogelijkheden

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijkheden voor ontvluchten van het mogelijke rampgebied. Hierbij zijn de vluchtmogelijkheden loodrecht van de risicobronnen beoordeeld. Hieruit blijkt dat het plangebied voldoende vluchtmogelijkheden biedt voor de toekomstige gebruikers om het gebied in het geval van een calamiteit op het spoortracé snel te verlaten.

Samenvattend geeft het aspect ontvluchtingsmogelijkheden geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Alarmeringsmogelijkheden

Het plangebied is beoordeeld op de mogelijkheden voor alarmering. Hieruit blijkt dat het plangebied volledig in het sirenebereik van het bestaande Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS) ligt. Hierdoor is een snelle alarmering mogelijk. Dit systeem wordt overigens in 2017 afgeschat. Daarnaast bestaat NL-Alert. Hiermee kan de overheid mensen in het rampgebied en in de directe omgeving van een (dreigende) noodsituatie met een tekstbericht informeren via de eigen mobiele telefoon. Hierdoor is een snelle alarmering in het plangebied mogelijk.

Ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid adviseert de veiligheidsregio om de bevolking bij een ramp niet alleen via het bestaande WAS maar ook op een andere wijze te alarmeren (radio, NL-Alert, televisie, geluidswagen, enzovoorts).

Conclusie

In en nabij het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen en risicovolle transportleidingen gelegen waarvan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico een knelpunt oplevert voor het aspect externe veiligheid.

Wel is in het plangebied de spoorlijn Onnen - Sauwerd gelegen. De spoorlijn heeft een 10^{-6} contour (plaatsgebonden risicocontour) variërend van 1 tot 15 meter en is gelegen binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Volgens het bestemmingsplan kunnen binnen deze bestemming geen nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Het plasbrandaandachtsgebied van de spoorlijn Onnen - Sauwerd is eveneens gelegen binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. Ook binnen het plasbrandaandachtsgebied zijn geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van de spoorlijn ligt, is een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd. In dat kader heeft de veiligheidsregio geadviseerd om er bij het opnieuw inrichten van het spooreplacement voor te zorgen dat de bereikbaarheid voor hulpdienst blijft gewaarborgd. Voor het overige is de conclusie dat binnen het plangebied geen maatregelen nodig zijn.

Samenvattend levert het aspect externe veiligheid geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.5.5 Bodem

Inleiding

Voor het voorliggende bestemmingsplan is een inventarisatie uitgevoerd naar de aanwezigheid van gegevens over de bodemkwaliteit bij de gemeente Groningen. Daarvoor zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- de locaties die verdacht zijn van (ernstige) bodemverontreiniging;
- de aanwezigheid van (ernstige) bodemverontreiniging;
- de locaties waar na sanering een zorgmaatregel van kracht is en mogelijke gebruiksbeperkingen liggen; en
- de diffuse bodemkwaliteit zoals vastgesteld in de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart.

De inventarisatie heeft plaatsgevonden op 7 oktober 2015. De inventarisatie is gebaseerd op de op dat moment bij de gemeente beschikbare gegevens. Dagelijks worden gegevens aangeleverd en bijgewerkt. Deze worden verwerkt in de bodeminformatiekaart. Voor de actuele situatie of voor informatie over individuele locaties wordt daarom verwezen naar deze kaart op gemeente.groningen.nl/bodem/bodemverontreiniging (link: <http://fleximap.groningen.nl/gnmaps/bodeminformatie>).

Inventarisatie bodemkwaliteitsgegevens

De uitgevoerde inventarisatie

Voor de inventarisatie van de bodemkwaliteitsgegevens is gebruik gemaakt van de informatie zoals opgeslagen in het bodeminformatiesysteem (BIS) van de gemeente Groningen. In het BIS zijn in ieder geval die locaties opgenomen:

- die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging;
- waar sprake is van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging:
 - historisch geval: ontstaan voor 1987;
 - nieuwe bodemverontreiniging: ontstaan na 1987;
- waar een bodemsanering is uitgevoerd en waar eventuele nazorgmaatregelen of gebruiksbeperkingen van kracht zijn.

Op basis van deze inventarisatie is de beoordeling uitgevoerd.

Het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden is een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of een belanghebbende. Voor de locaties die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een omgevingsvergunning in ieder geval noodzakelijk. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de gemeentelijke bouwverordening regelen in welke gevallen de aanvraag van een vergunning vergezeld dient te gaan van een bodemonderzoek.

Daarnaast geldt voor nieuwe bodemverontreiniging, ontstaan na 1987, een ander regiem. Op deze gevallen is de zorgplicht van toepassing. Dit betekent dat nieuwe bodemverontreiniging altijd zoveel mogelijk ongedaan gemaakt moet worden, ongeacht hoe ernstig de bodemverontreiniging is.

Verdachte locaties

Uit de uitgevoerde inventarisatie blijkt dat binnen het plangebied meerdere locaties aanwezig zijn die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging. De verdachtmaking kan het gevolg zijn van bodembedreigende activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden. Het kan ook zijn dat in een eerder bodemonderzoek is vastgesteld dat er bodemverontreiniging aanwezig is waarvan het vermoeden bestaat dat bij nader onderzoek vastgesteld wordt dat het om een geval van ernstige bodemverontreiniging gaat.

De verdachte locaties binnen het plangebied zijn voornamelijk gerelateerd aan (voormalige) bedrijfsterreinen, dempingen en ophogingen en overig.

Ernstige bodemverontreinigingen en saneringen

Bij een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft ernstig verminderd. Een bodemsanering is dan nodig om de locatie weer geschikt te maken voor het beoogde gebruik.

Binnen het plangebied zijn meerdere locaties bekend waar een geval van ernstige bodemverontreiniging is vastgesteld. De locatie en de gebruiksbeperkingen zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Locatie code	Locatie naam	Beoordeling verontreiniging	Sanering uitgevoerd*	Zorg na sanering
GO001402589	Stationsplein, gedempte spoorhaven	ernstig, geen spoed	In uitvoering	Nvt
GO001402599	Stationsplein, tankplaat / technisch centrum	ernstig, geen spoed	In uitvoering	Nvt
GO001402600	Stationsplein, vml. vetgasfabriek	ernstig, geen spoed	In uitvoering	Nvt
GO001402601	Stationsplein, petroleumtank	ernstig, geen spoed	Ja	3,5
GO001405693	Stationsplein, Stationsemlacement sporen 5a/6a	Ernstig, niet urgent	Ja	Nvt

locaties met een ernstige bodemverontreiniging en saneringen

Zorgmaatregelen en gebruiksbeperkingen na sanering

1. bestemmingswijzigingen melden bij bevoegd gezag Wet bodembescherming
2. leeflaag in stand houden
3. verharding in stand houden

4. monitoring grondwater
5. verbod graafactiviteiten
6. grondwateronttrekkingsysteem aanwezig
7. verbod op bouwwerkzaamheden

* Bij functiewijzigingen zal nagegaan moeten worden of de sanering voldoende uitgevoerd is voor het beoogde gebruik.

Zoals aangegeven is het verrichten van bodemonderzoeken en het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of een belanghebbende. De gemeente ziet er daarbij op toe dat de sanering op de juiste manier wordt uitgevoerd.

Voor de locaties die verdacht zijn van een geval van (ernstige) bodemverontreiniging is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een omgevingsvergunning in ieder geval noodzakelijk.

Bodemkwaliteitskaart

In de loop van de tijd zijn op allerlei manieren puinhoudend materiaal, kooldeeltjes en ander afval in de bodem terechtgekomen. Bewoning, bedrijvigheid en ook neerslag van luchtverontreiniging heeft op vele plaatsen de bodem belast. Dit heeft mogelijk geleid tot diffuse, niet tot een bron ter herleiden, bodemverontreiniging.

De gemeente Groningen heeft voor haar gehele grondgebied een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Deze bodemkwaliteitskaart geeft inzicht in de diffuse bodemkwaliteit.

Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de verwachte gemiddelde kwaliteit ten noorden van het plangebied hoger is dan de maximale waarde wonen en lager dan de maximale waarde industrie. De verwachte gemiddelde kwaliteit ten zuiden van het plangebied is hoger dan de achtergrondwaarde en lager dan de kwaliteit wonen (bodemnormering Besluit bodemkwaliteit).

De bodemkwaliteitskaart is onderdeel van de 'Nota bodembeheer 2014: Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem'. De kaart is volgens de regels uit het Besluit Bodemkwaliteit opgesteld.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn meerdere locaties bekend waar een geval van ernstige bodemverontreiniging is vastgesteld. Voor deze locaties is een bodemonderzoek bij de aanvraag van een omgevingsvergunning noodzakelijk. De bodemverontreiniging staat niet op voorhand aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

4.6 Kabels en leidingen

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een klic-melding gedaan. Hieruit blijkt dat zich in de ondergrond van het plangebied diverse kabels en leidingen bevinden van een energiebedrijf (Enexis), telecombedrijven, ProRail, het waterbedrijf en de gemeente. Buisleidingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en andere zware transportleidingen, die planologisch moeten worden beschermd of in verband met risico's voor de omgeving beperkingen stellen aan de bestemming van de grond, komen in het plangebied niet voor.

Conclusie

De aanwezige ondergrondse infrastructuur heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

5.1.1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld om de aanpassingen aan het hoofdstation in het kader van het project 'Groningen Spoorzone' planologisch-juridisch te regelen. Onderlegger voor het bestemmingsplan vormt het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 (RFO 2), waarmee de gemeenteraad op 18 februari 2015 heeft ingestemd. Hierin zijn de projectonderdelen voor het hoofdstation uitgewerkt. Tevens vormt het plan een actualisering van de geldende planologische regelingen van het aansluitende deel van het stationsgebied. Dit betreft met name de bestaande kantoorbebouwing ten (noord)westen van het hoofdstation, met inbegrip van de kantoren en appartementen rondom het Cascadeplein. Voor de kantoorbebouwing oostelijk van het hoofdstation is al eerder een nieuw bestemmingsplan vastgesteld (het bestemmingsplan 'Regiotram - tracédelen I en II'). Voor stationsgebied-zuid volgt op een later tijdstip een nieuw bestemmingsplan, nadat voor dit gebied een ruimtelijke visie is uitgewerkt.

5.1.2 Planopzet

Het voorliggende plan is een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Hiermee kunnen met direct recht omgevingsvergunningen worden verleend. De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende regels geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan.

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) en het standaard-bestemmingsplan van de gemeente Groningen. Daarin zijn de regels gestandaardiseerd. De bestemmingsregels zijn opgesteld in een vaste indeling en bevatten in principe voor elke bestemming achtereenvolgens: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels en waar nodig een vergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is gedigitaliseerd. Het wordt langs elektronische weg beschikbaar gesteld op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. en is tevens raadpleegbaar op de gemeentelijke website gemeente.groningen.nl/bestemmingsplan.

De analoge (papier) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1 : 1000. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart).

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande bestemmingsplannen. Deze worden geheel of gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan vervangen.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
Station e.o.	5-6-1985	25-3-1986
Stationsgebied Noordwest		
Partiële herziening bestemmingsplan Stationsgebied Noordwest	3-3-1993	29-4-1993
Regiotram - tracédelen I en II	18 juli 2012	n.v.t.

5.3 Toelichting op de regels

5.3.1 Artikelsgewijze toelichting

Inleidende regels

De artikelen 1 tot en met 3 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten en de manier van omgaan met uitmetingsverschillen.

Artikel 4 Dienstverlening

De bestemming 'Dienstverlening' is toegekend aan de bestaande kantoorbebouwing in het plangebied: de KPN-borg en het Rijkskantorencomplex aan het Cascadeplein. Door middel van deze bestemming worden hoofdzakelijk het bestaand gebruik en de bestaande planologische mogelijkheden bestemd.

Artikel 5 Verkeer

De wegen, fietspaden en openbare ruimte in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming omvat tevens de busbaan aan de zuidzijde van het emplacement (doortrekking van de HOV-as West) en de aan deze zijde aan te leggen busperrons.

De bestemming maakt verder de bouw van onderdoorgangen voor bussen en voetgangers- en fietsers mogelijk. Een deel (het begin en einde van de onderdoorgangen) ligt binnen de bestemming 'Verkeer', een deel binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' (zie ook de toelichting op artikel 6). De locatie waar deze ondergangen mogen worden gerealiseerd zijn (binnen beide bestemmingen) aangegeven door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' respectievelijk de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang'. De aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' biedt ruimte aan beide varianten, de lange en de korte busonderdoorgang.

Voorts is in de bestemmingsregeling rekening gehouden met de bouw van een chauffeurskantine op een van de busperrons nabij de tunnelingang (hiervoor zijn de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer' en een bouwvlak op de verbeelding opgenomen).

Daarnaast zijn binnen de bestemming 'Verkeer' fietsenstallingen toegelaten. Deze zijn alleen toegestaan voor zover een locatie de aanduiding 'fietsenstalling' of 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' heeft. Binnen eerstgenoemde aanduiding zijn alleen bovengrondse of halfverdiepte fietsenstallingen mogelijk. Hiermee zijn de bestaande fietsenstallingen aan de voorzijde van het stationsemplacement bestemd (Stadsbalkon, de fietsflat bij de huidige kiss-and-ride). Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' zijn alleen ondergrondse fietsenstallingen toegestaan. Deze aanduiding heeft betrekking op de te bouwen fietsenstalling bij de toekomstige zuidentree van het station.

Bij de zuidelijke stationsingang zijn tevens detailhandel en horeca (horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3) toegestaan (dit is één van de locaties, de andere betreft het perronplein en ligt binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'; zie daarvoor de toelichting op artikel 6). Dit gebied is begrensd door middel van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2'. Gebouwen met een detailhandels- of horecafunctie mogen ter plaatse alleen ondergronds worden gerealiseerd en het netto vloeroppervlak van deze gebouwen mag niet meer bedragen dan in totaal 500 m².

Voor de ondergrondse bouwwerken en gebouwen (onderdoorgangen, fietsenstalling, detailhandels- en horecafuncties) is een verticale diepte voorgeschreven van maximaal 8 meter.

Ten slotte zijn de bestaande viaducten (Emmaviaduct, Herewegviaduct) en de 'Blauwe Brug' door middel van een aanduiding op de verbeelding positief bestemd.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

Het hoofdstation en het spooremlacement hebben de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Deze bestemming omvat tevens het stationsgebouw en de bijbehorende perrons.

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' geeft de toekomstige situatie weer: het spooremlacement na opheffing en verplaatsing van het opstel terrein naar het buitengebied in Haren. De te verwijderen opstelsporen zijn wegbestemd (hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen).

De bestemming voorziet mede in een busonderdoorgang en onderdoorgang voor voetgangers- en fietsers. Deze zijn op identieke wijze geregeld als binnen de bestemming 'Verkeer', waarin zoals hiervoor werd opgemerkt een deel van deze onderdoorgangen is gelegen. Een ondergang voor het busverkeer is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang'. Bij de begrenzing van het aanduidingsvlak is rekening gehouden met beide varianten, de lange en de korte busonderdoorgang. De onderdoorgang voor voetgangers- en fietsers is alleen toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang'. Zie tevens de toelichting op artikel 5.

Binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' zijn, evenals binnen de bestemming 'Verkeer', tot een bepaald metrage ook detailhandel en horeca (horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3) toegestaan. De locaties, waar deze functies mogen worden uitgeoefend, zijn aangegeven door middel van de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 3', 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' en 'gemengd'. Door middel van eerstgenoemde aanduiding is de bestaande detailhandel en horeca in het stationsgebouw en in de naastgelegen kiosk bestemd. De aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' heeft betrekking op een van de nieuwe locaties voor commercie, het perronplein (de andere is bestemd binnen de bestemming 'Verkeer'; zie de toelichting op artikel 5). Binnen dit aanduidingsvlak mag het totale netto vloeroppervlak van de detailhandel en horeca niet meer bedragen dan 650 m². De aanduiding 'gemengd' betreft het voormalige seinhuis. Binnen deze aanduiding zijn behalve detailhandel en horeca ook persoonlijke dienstverlening, zoals een kap- of schoonheidssalon, en cultuur en ontspanning toegestaan. Om ruimte te bieden aan kiosken op andere plaatsen is daarnaast opgenomen dat buiten de genoemde aanduidingsvlakken detailhandels- en horecafuncties mogelijk zijn met een netto vloeroppervlak van maximaal 25 m² per vestiging.

Voor de ondergrondse bouwwerken en gebouwen (onderdoorgangen, fietsenstalling, detailhandels- en horecafuncties) is een verticale diepte voorgeschreven van maximaal 8 meter.

Ten aanzien van het bestaande monumentale stationsgebouw en de naastgelegen kiosk, aangewezen als Rijksmonument, is het bestemmingsplan conserverend van aard. Dit is ook het geval ten aanzien van de bestaande perronkappen en het seinhuis, die de status hebben van gemeentelijk monument (zie subparagraaf 4.1.2). Dit is in het bestemmingplan vertaald door het opnemen van een specifieke bouwaanduiding:

- voor de stationsbebouwing: 'specifieke bouwaanduiding - 1';
- voor het seinhuis: 'specifieke bouwaanduiding - 2'.
- voor de perronkappen: 'specifieke bouwaanduiding - 3';

Aan deze aanduidingen zijn bouwregels gekoppeld, waarmee de bestaande maatvoering en, voor zover van toepassing, de bestaande wijze van afdekking zijn vastgelegd.

Voor de bestaande als gemeentelijk monument beschermde perronkappen houdt dit dus in dat de maximale bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de bestaande bouwhoogte. Voor de overige perronkappen (de perronkappen die niet van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3' zijn

voorzien) geldt een maximale bouwhoogte van 20 meter. Om ook op de perrons met de monumentale overkappingen nieuwe perronkappen te kunnen bouwen of in verband met de aanleg van nieuwe perrons de bestaande te kunnen aanpassen is in de bestemmingsregels een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om van de toegestane bouwhoogte te kunnen afwijken (sublid 6.3.1, onder f). De afweging vindt plaats via het spoor van de monumentenzorg. Burgemeester en wethouders kunnen namelijk alleen toepassing aan de afwijkingsbevoegdheid geven wanneer voor de verandering of het bouwen van de perronkap een omgevingsvergunning voor een monumentenactiviteit is of kan worden verleend.

De bestemmingsregels strekken, zoals hiervoor is aangegeven, mede tot bescherming van het monumentale seinhuis. Om deze een functie te kunnen geven en daarmee het behoud zeker te stellen is dit gebouw tevens aangenduid als 'gemengd'. Deze aanduiding laat detailhandel, horeca, persoonlijke dienstverlening en cultuur en ontspanning toe. De aanpassingen aan de perrons kunnen betekenen dat het seinhuis tijdelijk moet worden verwijderd en dat er aan het bouwwerk iets moet worden gewijzigd (de trap). Met het oog hierop is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen (sublid 6.3.1, onder c). Deze maakt tevens een verschuiving van het seinhuis mogelijk.

De bestaande viaducten (Emmaviaduct, Herewegviaduct) en de 'Blauwe Brug' zijn positief bestemd.

In de bestemmingsregeling is verder rekening gehouden met een mogelijk parkeerterrein binnen het huidige emplacement ter hoogte van de Viaductstraat en een kiss-and-ride op het huidige eerste perron tussen het stationsgebouw en het Emmaviaduct.

Artikel 7 Wonen

De bestemming 'Wonen' heeft betrekking op het appartementencomplex 'De Regentes'. De bestemming legt in hoofdzaak het bestaand gebruik vast.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 2

Aan het hele plangebied is in verband met de hoge archeologische verwachtingswaarde (verwezen wordt naar subparagraaf 4.1.1) de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' toegekend. In de dubbelbestemming zijn bouwregels en regels omtrent het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen, die in geval van ingrepen in de bodem deze waarde c.q. het belang van archeologisch onderzoek veiligstellen.

Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelregel. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling is ervoor om te voorkomen dat dezelfde grond meer dan eens betrokken wordt in een omgevingsvergunningstoets en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

Artikel 10 Algemene bouwregels

Woningsplitsing

Dit artikel bevat een verbod om een (bestaande) woning te veranderen in en/of te vergroten tot twee of meer zelfstandige woningen als ook te vervangen door 2 of meer zelfstandige woningen. Met dit verbod wordt het realiseren van kamerverhuurachtige zelfstandige eenheden tegengegaan. Het verbod is bedoeld om de diversiteit aan woningtypen te borgen en de kleinere gezinswoningen (tot 140 m² oppervlakte) in stand te laten.

Het splitsingsverbod geldt voor zowel gebruik, verbouw, uitbreiding als vervanging van woningen. Door middel van de hier opgenomen afwijkingsbevoegdheid mogen woningen met een gebruiksoppervlakte van 140 m² en meer eventueel gesplitst worden, onder voorwaarde dat na splitsing

appartementen ontstaan die niet kleiner zijn dan 50 m². Dergelijke appartementen zijn niet vergelijkbaar met kamers in kamerverhuurpanden en vormen een ander segment op de woningmarkt. Ook voor het realiseren van een meergeneratiewoning (of mantelzorgwoning) is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen.

Parkeren

In dit artikel is geregeld dat in een omgevingsvergunning voor bouwen of verbouwen in het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeer- en/of laad- en losgelegenheid voor de beoogde functie. Het toetsingskader dat hierbij wordt gehanteerd zijn de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Groningen die op het moment van aanvragen van de vergunning gelden. De verwijzing naar deze beleidsregels is toegestaan op grond van artikel 3.1.2, tweede lid, onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening. In principe dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te worden voorzien. Voor gevallen waarin dit door bijzondere omstandigheden redelijkerwijs niet kan worden gerealiseerd, of wanneer elders aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders gebruik maken van de opgenomen afwijkingsmogelijkheid.

Ruimte tussen bouwwerken

De bepalingen omtrent dit onderwerp zijn overgenomen uit de stedenbouwkundige voorschriften van de Groninger Bouwverordening 2012, die door het vervallen van artikel 8, vijfde lid, van de Woningwet als gevolg van de Reparatiewet BZK 2014 per 29 november 2014 hun werking hebben verloren.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat een interpretatieve gebruiksbepalings. Het algemeen gebruiksverbod zelf is opgenomen in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat enkele afwijkingsregels, die op alle bestemmingen in het plangebied van toepassing zijn. Bedoeling van de bepaling is om relatief kleine afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan, zowel qua omvang als qua functie.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 13

Dit artikel regelt het overgangsrecht. De redactie is conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 14

Dit artikel bevat de zogenaamde slotregel, die bedoeld is voor een eenduidige vastlegging van de naam van het bestemmingsplan.

5.3.2 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid

Een aantal bepalingen geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om nadere eisen te stellen of bij een omgevingsvergunning van de planregels af te wijken.

De nadere eisen kunnen betrekking hebben op de plaats en afmetingen van de bebouwing. In de planregels wordt een aantal criteria voor de uitoefening van de nadere eisen-bevoegdheid gesteld, te weten:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;

- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

De bevoegdheid om af te wijken is van toepassing op een aantal specifieke bouwregels en regels, die het gebruik in enge zin regelen. Voor zover aangegeven zijn ook hierbij bovengenoemde criteria van toepassing.

In het onderstaande wordt nader uiteengezet hoe deze criteria moeten worden gehanteerd.

De woonsituatie

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een redelijke lichttoetreding, alsmede de aanwezigheid van voldoende privacy.

Het straat- en bebouwingsbeeld

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar het instandhouden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat en bebouwingsbeeld. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

De verkeersveiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

De sociale veiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

De milieusituatie

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en verkeersaantrekkende werking.

De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

5.4 Crisis- en herstelwet

Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) van toepassing. Volgens bijlage II, onderdeel 15, kolom 1, van de Chw behoort namelijk tot de ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste en tweede lid, van deze wet het project Groningen Centrale Zone. In kolom 3 van onderdeel 15 van bijlage II van de wet wordt als vindplaats bladzijde 290 van het MIRT projectenboek 2009 genoemd. Op bladzijde 290 van het MIRT projectenboek 2009 wordt het begrip Centrale Zone als volgt verklaard: 'De Centrale Zone Groningen is het gebied tussen de binnenstad en Meerstad. In deze zone liggen onder andere de binnenstad, het stationsgebied, het UMCG/Bodenterrein, het Europapark en het Sontweggebied'.

Het hoofdstation en het omliggende gebied maken dus deel uit van de in de Chw bedoelde Centrale zone.

De toepasselijkheid van de Chw houdt onder meer in dat

- een beroep tegen het bestemmingsplan niet ontvankelijk is indien het beroepschrift niet de gronden van het beroep bevat (artikel 1.6, lid 2, Chw);
- de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak over het beroep doet binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn (artikel 1.6, lid 4, Chw);
- na afloop van de termijn voor het instellen van beroep geen beroepsgronden meer kunnen worden aangevoerd (artikel 1.6a Chw).

Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg

6.1 Participatie

Actieve dialoog Groningen Spoorzone

In het kader van de actieve dialoog konden belanghebbenden en geïnteresseerden van 25 april tot en met 2 juni 2014 reacties indienen op de plannen voor het project 'Groningen Spoorzone'. Projectonderdelen waarop kon worden gereageerd waren onder meer de aanpassingen aan het hoofdstation. In totaal zijn er 87 reacties binnengekomen, met daarin ruim tweehonderd opmerkingen, vragen en suggesties. Deze hebben onder meer betrekking op de spoorlayout, de indeling en de bereikbaarheid van de perrons, de hoogte van de perrons, het ontwerp van de perroneilanden, inrichting van het perronplein, behoud van de monumentale onderdelen van het station, de routing van fietsers en voetgangers, functie, vormgeving, ingang, toegankelijkheid en (sociale) veiligheid van de voetgangerstunnel, winkels en voorzieningen op het station, rol monumentale stationsgebouw, toekomst Blauwe Brug, inrichting omgeving stationsvoorplein en zuidentree, fietsenstallingen, positie Stadsbalkon, haltering bussen en toekomstig(e) busstation(s), de aanleg van de busonderdoorgang, de gevolgen van de busonderdoorgang voor verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit en de aanleg van de fietstunnel. De reacties zijn samengevat in het Reactierapport 'Groningen Spoorzone' (juli 2014) met daarbij een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone. De stuurgroep bestaat uit bestuurders van de gemeente Groningen, de provincie Groningen, het Rijk, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail en NS.

Actieve dialoog PostNL-locatie

Over de mogelijkheden die de PostNL-locatie zou kunnen bieden is door de gemeente met de buurt en andere belanghebbenden een actieve dialoog gevoerd. Daarvoor zijn direct aanwonenden en ondernemers in kleine sessies uitgenodigd om hen als eerste over de mogelijkheden in te lichten en een reactie te vragen. Met de aanwonenden is ter plekke gekeken en is er geschetst. Ook met de klankbordgroep Stationsgebied, waarin diverse belangverenigingen en buurtverenigingen zijn vertegenwoordigd, is een schetssessie gehouden.

Vervolgens is door de gemeente op 16 juni 2015 in de Puddingfabriek aan de Viaductstraat een informatiemarkt georganiseerd. Deze is bezocht door ruim 200 bezoekers. Op de informatiemarkt waren verschillende deskundigen aanwezig om vragen te beantwoorden. Er werd een introductiefilm getoond over het project, er stond een maquette en er was een schetshoek ingericht. Omdat de Rivierenbuurt de komende jaren te maken krijgt met meerdere grote projecten, waren er ook van andere projecten deskundigen aanwezig. Alle reacties zijn weergegeven in het Reactierapport 'Mogelijkheden PostNL-locatie'.

6.2 Inspraak

Over het bestemmingsplan zal een inspraakprocedure op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 worden gehouden. In dat kader zal het voorontwerpbestemmingsplan gedurende vier weken ter inzage worden gelegd en kunnen inwoners en belanghebbenden schriftelijk op het plan reageren. Tevens zal in deze periode een inspraakbijeenkomst worden belegd.

6.3 Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan zal voor overleg worden gezonden aan de in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening genoemde instanties en andere adviseurs en belanghebbenden.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De maatregelen in het stationsgebied maken deel uit van het project 'Groningen Spoorzone'. Op 14 maart 2014 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Groningen, de gemeente Groningen, NS Stations en ProRail een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin onder meer een nadere kostenverdeling is afgesproken. Dit houdt in dat ProRail opdrachtgever, financier en afnemer is en dat de provincie Groningen en de gemeente Groningen financieel bijdragen met middelen vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP). Hiermee zijn de maatregelen gedekt.

7.2 Grondexploitatie

Voor zover in het bestemmingsplan sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen (ombouw spooremlacement, busonderdoorgang, interwijkverbinding), wordt niet voorzien in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening. Voor zover het de bestaande bebouwing elders in het plangebied betreft (kantoren en appartementen), voorziet het plan niet in een regeling die ruimere bouw mogelijkheden biedt of een meer lucratieve bestemming mogelijk maakt qua gronduitgifte. In het kader van dit bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan dan ook niet vereist. Overigens worden de door de gemeente te maken plankosten op grond van de in paragraaf 7.1 genoemde afspraken vergoed.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

- 1.1 plan:
 het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP552HfdstationGro-vo01 van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
 de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.
- 1.3 verbeelding:
 de verbeelding van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen, met het identificatienummer NL.IMRO.0014.BP552HfdstationGro-vo01.
- 1.4 aanduiding:
 een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.5 aanduidingsgrens:
 de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.6 bebouwing:
 één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.7 bebouwingspercentage:
 een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.
- 1.8 bestemmingsgrens:
 de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.9 bestemmingsvlak:
 een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.10 bouwgrens:
 de grens van een bouwvlak.
- 1.11 bouwperceel:
 een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

- 1.12 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
- 1.13 maatvoeringsgrens:
een op de verbeelding aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een maatvoeringsvlak.
- 1.14 maatvoeringsvlak:
een op de verbeelding geheel of gedeeltelijk door maatvoeringsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waarop bebouwingsregelingen van eenzelfde aard van toepassing zijn.
- 1.15 additionele voorzieningen:
voorzieningen, die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.
- 1.16 archeologische verwachtingswaarden:
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de hoge kans dat in dat gebied archeologische sporen voorkomen.
- 1.17 archeologische waarden:
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de in dat gebied voorkomende archeologische relictten.
- 1.18 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- 1.19 beperkt kwetsbaar object:
een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een richtwaarde voor het risico c.q. een risicoafstand is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden.
- 1.20 bestaand:
op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand.
- 1.21 bodemingrepen:
werken en werkzaamheden waarvan mag worden aangenomen dat zij het bodemarchief kunnen aantasten.
- 1.22 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.

- 1.23 bouwlaag:
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kapverdieping en dakopbouw ten behoeve van technische voorzieningen.
- 1.24 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.
- 1.25 bruto vloeroppervlakte:
de som van de oppervlaktes van alle bouwlagen van een gebouw, gemeten op de vloer van de bouwlaag, tussen de binnenzijde van de gevelmuren.
- 1.26 bijbehorend bouwwerk:
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak. Een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is tevens functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
- 1.27 culturele voorzieningen:
musea, (muziek)theaters, expositieruimten/galerieën en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.
- 1.28 cultuur en ontspanning:
het al dan niet bedrijfsmatig verrichten van activiteiten, gericht op cultuur, spel, vermaak en ontspanning, waaronder onder andere begrepen:
a. culturele voorzieningen;
b. bioscopen/filmhuizen;
c. muziek- en dansscholen, oefenruimten, creativiteitscentra;
d. sportscholen, sauna's, wellness-, fitness- en healthcentra;
en naar de aard daarmee vergelijkbare activiteiten, met uitzondering van seksinrichtingen, automaten-/amusementshallen en horeca.
- 1.29 dak:
iedere bovenbeëindiging van een gebouw.
- 1.30 detailhandel:
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.
- 1.31 erf:
al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw.

- 1.32 erotisch getinte vermaaksfunctie:
een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal.
- 1.33 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
- 1.34 hoofdgebouw:
gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.
- 1.35 horecabedrijf:
een bedrijf of instelling, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie.
- 1.36 horeca - 1:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van etenswaren, in hoofdzaak voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken zoals cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms, shoarmazaken, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.37 horeca - 2:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.38 horeca - 3:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse, met eventueel daaraan ondergeschikt het verstrekken van etenswaren of maaltijden voor gebruik ter plaatse, zoals (eet)cafés, met uitzondering van discotheken en nachtclubs.
- 1.39 horeca - 4:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, waarbij het doen beluisteren van overwegend elektrisch versterkte muziek of het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen, zoals discotheken, alsmede horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken en kleine etenswaren voor gebruik ter plaatse, ook tussen 02.00 en 06.00 uur, zoals nachtclubs en automatieken.
- 1.40 horeca - 5:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van logies met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden of dranken voor gebruik ter plaatse, zoals hotels en pensions.

- 1.41 kap:
een door tenminste één hellend dakvlak omsloten dak dat meer dan 50% van de bovenste vloerlaag van de onderliggende verdieping omvat.
- 1.42 kwetsbaar object:
een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden.
- 1.43 ligplaats:
een bij een bestemmingsplan aangewezen plaats in het water, die door een woonschip wordt ingenomen.
- 1.44 logies met ontbijt:
het verstrekken van gelegenheid tot overnachting met ontbijt als toeristisch-recreatieve voorziening in een woning en ondergeschikt aan de woonfunctie.
- 1.45 maatschappelijke dienstverlening:
het geheel van diensten die de overheden aan hun burgers leveren, alsmede het verlenen van maatschappelijke diensten, medische dienstverlening, psychosociale zorg, onderwijs, kinderdagopvang, sociaal-culturele voorzieningen, voorzieningen van levensbeschouwelijke aard, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en speelterreinen, evenwel met uitzondering van een seksinrichting.
- 1.46 mantelzorg:
zorg die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt gegeven aan een hulpbehoevende door één of meerdere leden van diens directe omgeving, waarbij de zorgverlening direct voortvloeit uit de sociale relatie.
- 1.47 meergeneratiewoning:
een geschakelde, zelfstandige wooneenheid met in pandige verbinding voor ouderen of mensen met een beperking en hun familie waarbij de familie mantelzorg verleent.
- 1.48 NEN:
door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut uitgegeven norm.
- 1.49 netto vloeroppervlak:
de voor het publiek zichtbare en toegankelijke (besloten) vloeroppervlakte van horecagelegenheden, kantoren, winkels, bedrijven of instellingen uitgezonderd de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.
- 1.50 onderbouw:
een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer waarvan de bovenkant minder dan 1.20 meter boven peil is gelegen.

- 1.51 objecten voor langdurig verblijf van groepen verminderd zelfredzame personen
- objecten waarbinnen groepen verminderd zelfredzame personen langdurig verblijven, zoals ziekenhuizen, bejaardenhuizen, verpleeghuizen, basisscholen, scholen voor speciaal onderwijs of kinderopvanggebouwen, met inbegrip van de bijbehorende terreinen.
- 1.52 oorspronkelijk hoofdgebouw:
- het hoofdgebouw zoals dat ten tijde van de afronding van de bouwwerkzaamheden, overeenkomstig de voor het hoofdgebouw verleende vergunning, is opgeleverd.
- 1.53 openbaar toegankelijk gebied:
- weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.
- 1.54 peil:
- a. voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg of een tuin grenst: de hoogte van die weg of tuin ter plaatse van de hoofdtoegang van het gebouw;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
- 1.55 persoonlijke dienstverlening:
- het bedrijfsmatig verlenen van diensten gericht op persoonlijke verzorging zoals een kapsalon, schoonheidssalon, nagelstudio, zonnestudio, wassalon en stomerij.
- 1.56 prostitutie:
- het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.
- 1.57 seksinrichting:
- de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 1.58 standplaats voor straathandel:
- het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel aanbieden van diensten:
- gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel;
 - door anderszins goederen uit te stallen of uitgestald te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of af te leveren.
- 1.59 standplaats voor woonwagen:
- een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.

- 1.60 woning:
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.
- 1.61 woonwagen:
voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.
- 1.62 zakelijke dienstverlening:
het verlenen van diensten, al dan niet in een kantoorgebouw, op administratief, financieel en juridisch gebied, alsmede op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie, de verhuur en handel in onroerend goed, architecten-, onderzoeks-, marketing-, uitzend- en beveiligingsbureaus en daarmee naar de aard vergelijkbare vormen van dienstverlening.
- 1.63 zelfstandige woning:
de kleinste binnen één of meer panden gelegen en voor woondoeleinden geschikte eenheid van gebruik die in functioneel opzicht zelfstandig is.

Artikel 2 Wijze van meten

- 2.1 lengte, breedte en diepte van een gebouw:
tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevelvlakken en / of de buitenkant dakoverstek en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidingsmuren.
- 2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- 2.3 verticale diepte van een bouwwerk
vanaf het peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, fundering niet meegerekend;
- 2.4 de goothoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
- 2.5 de dakhelling:
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.
- 2.6 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
- 2.7 de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.
- 2.8 de hoogte van een bouwlaag
de hoogte tussen de bovenkanten van boven elkaar gelegen vloeren, of tussen bovenkant vloer en vlakke afdekking, welke hoogte niet meer mag bedragen dan in de bouwregels is bepaald.
- 2.9 bruto vloeroppervlakte van een bouwlaag:
op de vloer van de bouwlaag, tussen de binnenzijde van de gevelmuren.

Artikel 3 Uitmetingsverschillen

Voor zover op de verbeelding niet anders is aangegeven, wordt de vaststelling van afmetingen bepaald door middel van meting op de verbeelding, met dien verstande dat:

- a. de maatbepaling tot op 1 meter nauwkeurig geschiedt, en
- b. de maat van de openbare ruimte wordt berekend naar de ter plaatse geldende werkelijke situatie, behoudens indien de grenslijn van de bebouwing niet in de bestaande voorgevellijn is geprojecteerd.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Dienstverlening

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Dienstverlening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. zakelijke dienstverlening;
- b. maatschappelijke dienstverlening;
- c. horeca - 1, horeca -2 en horeca - 3, met dien verstande dat deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - detailhandel en horeca' en uitsluitend in de eerste bouwlaag mogen worden uitgeoefend;
- d. detailhandel, met dien verstande dat deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - detailhandel en horeca' en uitsluitend in de eerste bouwlaag mogen worden uitgeoefend;
- e. spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'railverkeer';
- f. wegen, fiets- en voetpaden;
- g. parkeervoorzieningen;
- h. verkeersvoorzieningen voor halen en brengen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride';
- i. nutsvoorzieningen;
- j. additionele voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 4.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

4.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding overbouw' dienen de gronden tot een hoogte overeenkomend met de bestaande vrije hoogte van de onderdoorgang onbebouwd te blijven;
- c. het bebouwingspercentage en de bouwhoogte mogen ten hoogste het op de verbeelding aangegeven maximum-bebouwingspercentage en de op de verbeelding aangegeven maximum-bouwhoogte bedragen.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 2,50 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 6 meter bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4 Afwijken van de bouwregels

4.4.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 4.2.2, onder b, voor een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met maximaal 4 meter;
- b. lid 4.2.2 onder b voor het vergroten van het toegestane bebouwingspercentage met maximaal het getal 10
- c. sublid 4.2.3, onder b, voor een afwijking van de toegestane bouwhoogte met het oog op het veranderen van de bestaande perronkappen of het bouwen van nieuwe perronkappen ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - gemeentelijk monument 1', mits daarvoor, voor zover vereist, een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder f, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is of kan worden verleend.

4.4.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 4.4.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, fiets- en voetpaden;
- b. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer per bus in de vorm van:
 1. busbanen, busstroken en bijbehorende voorzieningen;
 2. een wachtgebouw of personeelskantine uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer';
- c. een ondergrondse busverbinding uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang';
- d. een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang';
- e. een brug ten behoeve van het voetgangersverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- f. een viaduct ten behoeve van het wegverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - viaduct';
- g. fietsenstallingen, met dien verstande dat:
 1. deze uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'fietsenstalling' en 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling';
 2. ter plaatse van de aanduiding 'fietsenstalling' uitsluitend bovengrondse of halfverdiepte fietsenstallingen zijn toegestaan;
 3. ter plaatse de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling' uitsluitend ondergrondse fietsenstallingen zijn toegestaan;
- h. detailhandel en horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3, met dien verstande dat:
 1. deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2';
 2. het netto vloeroppervlak van deze functies gezamenlijk niet meer mag bedragen dan 500 m²;
- i. parkeervoorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. terrassen;
- l. groenvoorzieningen
- m. water;
- n. additionele voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 5.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

5.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- o. de gebouwen mogen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- p. de bouwhoogte van een gebouw mag ten hoogste de op de verbeelding aangegeven hoogte bedragen;
- q. in afwijking van het bepaalde onder a mogen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling' en de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2' ten behoeve van de aldaar toegestane functies ondergrondse gebouwen worden gebouwd, met dien verstande dat de verticale diepte van deze gebouwen ten hoogste 8,00 meter mag bedragen;

- r. in afwijking van het bepaalde onder b mogen ter plaatse van de aanduiding 'brug' gebouwen worden gebouwd ten behoeve van een voetgangersbrug, mits de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 9 meter;
- s. de bruto vloeroppervlakte van gebouwen mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - openbaar vervoer' niet meer bedragen dan 160 m²;
- t. in afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd:
 - 1. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening': mits de oppervlakte niet meer dan 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter bedraagt;
 - 2. op de overige gronden: mits de oppervlakte niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 6 meter bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van overkappingen ten behoeve van het openbaar vervoer niet meer bedragen dan 20 meter;
- c. in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van een viaduct ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – viaduct' niet meer bedragen dan 15 meter;
- d. de verticale diepte van een onderdoorgang mag ten hoogste 8,00 meter bedragen.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. sublid 5.2.2, onder b, met ten hoogste 4 meter;
- b. sublid 5.2.3, onder a en b, met ten hoogste 4 meter.

5.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 5.3.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van een onderdoorgang ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' voor gemotoriseerd verkeer anders dan openbaar vervoer per bus, met dien verstande dat dit verbod niet van toepassing is op hulpdiensten en onderhoudsverkeer;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel of horecabedrijven anders dan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2';
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van detailhandel of horecabedrijven ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 2' met een gezamenlijk netto vloeroppervlak van van meer dan 500 m²;
- d. het gebruik van gronden ten behoeve van ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons;
- b. een ondergrondse busverbinding uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang';
- c. een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voetgangers-/fietsersonderdoorgang';
- d. een brug ten behoeve van het voetgangersverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- e. een viaduct ten behoeve van het wegverkeer uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - viaduct';
- f. ondergrondse fietsenstallingen uitsluitend ter plaatse de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstaling';
- g. detailhandel en horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3, met dien verstande dat:
 1. deze functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 3', 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' en 'gemengd';
 2. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - detailhandel en horeca 4' het netto vloeroppervlak van deze functies gezamenlijk niet meer mag bedragen dan 650 m²;
 3. deze functies op andere locaties dan onder 1 genoemd zijn toegestaan, mits het netto vloeroppervlak niet meer bedraagt dan 25 m² per vestiging;
- h. persoonlijke dienstverlening en cultuur en ontspanning uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'gemengd';
- i. zakelijke dienstverlening;
- j. voet- en fietspaden en verhardingen;
- k. verkeersvoorzieningen voor halen en brengen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride';
- l. parkeervoorzieningen uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein';
- m. nutsvoorzieningen;
- n. fietskluizen;
- o. terrassen;
- p. groenvoorzieningen;
- q. water;
- r. additionele voorzieningen, waaronder wacht- en werkruimte voor spoorwegpersoneel, technische ruimten, trapopgangen, roltrappen, liften, informatievoorzieningen, technische installaties en kunstwerken.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 6.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

6.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag ten hoogste de op de verbeelding aangegeven maximum-bouwhoogte bedragen;

- c. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1' dienen de gebouwen te voldoen aan de volgende eisen:
 - 1. de goothoogte en bouwhoogte mogen maximaal de bestaande goot- en bouwhoogte bedragen;
 - 2. de gebouwen dienen te worden afgedekt met een kap;
 - 3. de minimale en maximale dakhelling mogen niet minder respectievelijk niet meer dan de bestaande minimale en maximale dakhelling bedragen;
- d. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 2' dienen de gebouwen te voldoen aan de volgende eisen:
 - 1. de goothoogte en bouwhoogte mogen maximaal de bestaande goot- en bouwhoogte bedragen;
 - 2. de gebouwen dienen plat te worden afgedekt of, voor zover de bestaande gebouwen zijn afgedekt met een kap, met een kap met een dakhelling, die niet minder respectievelijk niet meer mag bedragen dan de bestaande minimale en maximale dakhelling;
- e. in afwijking van het bepaalde onder a mogen buiten het bouwvlak gebouwen ten behoeve van het spoorwegverkeer worden gebouwd, mits de bouwhoogte en de oppervlakte niet meer bedragen dan
 - 1. van wachtruimten voor reizigers: 4 meter, respectievelijk 100 m²;
 - 2. van liften: 5 meter, respectievelijk 25 m²;
 - 3. van de overige gebouwen: 3 meter, respectievelijk 25 m²;
- f. in afwijking van het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'brug' een overdekte voetgangersbrug worden gebouwd, mits de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 9 meter;
- g. in afwijking van het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ondergrondse fietsenstalling' een ondergrondse fietsenstalling worden gebouwd, met dien verstande dat de verticale diepte van dit gebouw ten hoogste 8,00 meter mag bedragen;
- h. in afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen gebouwen ten behoeve van detailhandel en horecabedrijven buiten het bouwvlak worden gebouwd mits het netto oppervlak niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt;
- i. in afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd, mits:
 - 1. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' de oppervlakte niet meer dan 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter bedraagt;
 - 2. op andere gronden dan ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' de oppervlakte niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte mag maximaal 15 meter bedragen;
- b. in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van perronkappen niet meer bedragen dan:
 - 1. de bestaande bouwhoogte ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3'
 - 2. 20 meter op andere gronden dan ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3';
- c. de verticale diepte van een onderdoorgang mag ten hoogste 8,00 meter bedragen.

6.3 Afwijken van de bouwregels

6.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. sublid 6.2.2, onder b, en sublid 6.2.3, onder a en b, onder 2, met ten hoogste 4 meter.
- b. sublid 6.2.2, onder a en d, voor het veranderen of het verplaatsen van het bestaande gebouw ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 2', mits daarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder f, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is of kan worden verleend;
- c. sublid 6.2.2, onder h, onder 1, voor een overschrijding van de toegestane oppervlakte tot maximaal 150 m²;

- d. sublid 6.2.2., onder h, onder 2 en 3, voor een overschrijding van de toegestane oppervlakte tot maximaal 50 m²;
- e. sublid 6.2.3, onder b, voor een afwijking van de toegestane bouwhoogte met het oog op het veranderen van de bestaande perronkappen of het bouwen van nieuwe perronkappen ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3', mits:
 - 1. daarvoor, voor zover vereist, een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder f, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is of kan worden verleend;
 - 2. de bouwhoogte niet meer dan 20 meter bedraagt.

6.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 6.4.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

6.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van een onderdoorgang ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - busonderdoorgang' voor gemotoriseerd verkeer anders dan openbaar vervoer per bus, met dien verstande dat dit verbod niet van toepassing is op hulpdiensten en onderhoudsverkeer.

Artikel 7 Wonen

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, met dien verstande dat deze functie uitsluitend is toegestaan op de verdiepingen;
- b. logies met ontbijt, met dien verstande dat deze functie uitsluitend mag worden uitgeoefend in het hoofdgebouw en ten dienste van deze functie maximaal twee (slaap)kamers voor toeristisch-recreatief nachtverblijf mogen worden gebruikt;
- c. zakelijke en maatschappelijke dienstverlening, met dien verstande dat deze functie uitsluitend is toegestaan:
 1. in de eerste bouwlaag;
 2. in de eerste tot en met derde bouwlaag, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening';
- d. parkeervoorzieningen;
- e. additionele voorzieningen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in dat lid genoemde doeleinden.

7.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag niet meer dan de op de verbeelding aangegeven maximale bouwhoogte bedragen.

7.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. voor zover het niet erf- of perceelsafscheidings betreft mogen de bouwwerken, geen gebouw zijnde, uitsluitend op het achtererf worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag op het voorerf maximaal 1 meter bedragen en op het zij- en achtererf maximaal 2 meter;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 6 meter bedragen;
- d. door het hier bedoelde bouwen mag de totale oppervlakte van bebouwing op het achtererf maximaal 50 m² bedragen, en mag het achtererf voor maximaal 50% zijn bebouwd.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten.

7.5 Afwijken van de gebruiksregels

7.5.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.1 en lid 7.4 ten behoeve van een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit tot een maximum van 70 m² en voor zover voorkomend in de bij dit plan behorende 'Staat van bedrijfsactiviteiten wonen-werken'.

7.5.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 7.5.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 2

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

8.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 200 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 8.2 mits aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
- b. op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad;
- c. technische maatregelen worden getroffen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- d. archeologisch onderzoek door middel van opgraving wordt uitgevoerd;
- e. de bouw van het bouwwerk wordt begeleid door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

8.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn om aan de in sublid 8.3.1 genoemde vergunning voorwaarden te verbinden wordt een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg om advies gevraagd.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

8.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur, tenzij deze in het kader van onderzoek naar mogelijke archeologische sporen worden uitgevoerd;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

8.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het in sublid 8.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervlakte van ten hoogste 200 m² en een diepte van ten hoogste 0,30 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

8.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin, naar oordeel van burgemeester en wethouders:

- a. de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, in voldoende mate is vastgesteld;
- b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

8.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de bestemming 'Waarde - Archeologie 2' van de kaart te verwijderen indien op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10 Algemene bouwregels

10.1 Woningsplitsing

Het is verboden een bestaande woning te veranderen in en/of te vergroten tot twee of meer zelfstandige woningen.

10.2 Parkeren

Een omgevingsvergunning voor het bouwen of verbouwen van gebouwen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat ten behoeven van de betreffende functie in voldoende mate is voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's en/of ruimte voor het laden of lossen van goederen in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

10.3 Ruimte tussen bouwwerken

De zijdelingse begrenzing van een bouwwerk moet ten opzichte van de zijdelingse grens van het erf zodanig zijn gelegen dat tussen dat bouwwerk en de op het aangrenzende erf aanwezige bebouwing geen tussenruimten ontstaan die:

- a. vanaf de hoogte van het erf tot 2,2 meter daarboven minder dan 1 meter breed zijn;
- b. niet toegankelijk zijn.

10.4 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

a. lid 10.1:

1. mits:

- de gebruiksoppervlakte woonfunctie van de bestaande woning groter is dan of gelijk is aan 140 m², en
- de gebruiksoppervlakte volgens NEN 2580 van elke zelfstandige woning die als gevolg van de splitsing ontstaat niet kleiner is dan 50 m²;

2. voor het splitsen ten behoeve van een meergeneratiewoning;

b. lid 10.2:

1. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
2. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;

c. lid 10.3, indien voldoende mogelijkheid aanwezig is voor reiniging en onderhoud van de vrij te laten ruimte.

10.5 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 10.4, onder a, is slechts mogelijk indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het woon- en leefmilieu;
- b. de parkeersituatie;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

10.6 Beleidsregels

Burgemeester en wethouders geven toepassing aan de leden 10.2 en 10.4, onder b, met inachtneming van de door hen vastgestelde beleidsregels, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een seksinrichting;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de opslag van aan hun gebruik onttrokken voer-, vaar- of vliegtuigen, werktuigen of machines of onderdelen daarvan, verpakkingsmaterialen, schroot- en afbraak- en bouwmaterialen, bagger en grondspecie, afval, puin, grind of brandstoffen, anders dan in verband met het normale onderhoud of ter verwezenlijking van de bestemming;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van een automaten/amusementshal;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor standplaatsen voor woonwagens.
- e. het gebruik van een bestaande woning als meer dan één zelfstandige woning.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

12.1 Afwijkingsbevoegdheid

Voor zover zulks niet op grond van een andere bepaling van de regels kan worden toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan:

- a. van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages en/of van de bij recht in de regels en/of op de plankaart gegeven maten en afmetingen tot maximaal 1 meter;
- b. voor aanpassing in geringe mate van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. voor overschrijding van de bouw- en/of maatvoeringsgrenzen:
 1. indien een meetverschil of de situatie ter plekke daartoe aanleiding geeft;
 2. ten behoeven van stoepen, toegangen, portieken, hellingbanen, buitentrappen, terrassen, erkers, balkons, luifels, hijsinrichtingen, lift- en trappenhuizen alsmede naar de aard vergelijkbare delen van bouwwerken;
- d. voor overschrijding van de bouwhoogte van gebouwen ten behoeven van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en buitentrappen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting maximaal 25 m² bedraagt;
 2. deze bouwhoogte met maximaal 25% wordt overschreden;
- e. voor het oprichten van kleine, niet voor bewoning bestemde, gebouwtjes voor zakelijke doeleinden, zoals kiosken en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met een maximale inhoud van 50 m³;
- f. voor het oprichten van bouwwerken van openbaar nut, zoalsabri's, telefooncellen, transformatorhuisjes, gasreducerstations en daarmee gelijk te stellen bouwwerken met een maximale inhoud van 200 m³;
- g. voor het oprichten van containers voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen, als bedoeld in artikel 1.1., eerste lid, Wet milieubeheer, met een maximale inhoud van 200m³, met dien verstande dat voor ondergrondse containers geen maatvoeringsbeperkingen gelden;
- h. voor het realiseren van voorzieningen ten behoeven van de verkeers- en waterinfrastructuur;
- i. voor het bouwen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking op een dak van een bouwwerk;
- j. voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals vlaggenmasten, reclame-uitingen tot een maximale hoogte van 6 meter, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen;
- k. voor het innemen van een standplaats voor straathandel;
- l. voor het oprichten van geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- m. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter vanaf peil, met dien verstande dat voor reclame-uitingen een maximale hoogte van 6 meter geldt;
- n. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeven van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, tot maximaal 40 meter vanaf peil.

12.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 12.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 13 Overgangsrecht

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 14 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten wonen-werken

SBI-code	SBI-code 2008	omschrijving	cat.
182	141	Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	2
221	581	Uitgeverijen (kantoren)	1
2222.6	18129	Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	2
2223	1814	Grafische afwerking	1
2223	1814	Binderijen	2
2224	1813	Grafische reproductie en zetten	2
2225	1814	Overige grafische activiteiten	2
223	182	Reproductiebedrijven opgenomen media	1
362	321	Fabricage van munten, sieraden e.d.	2
363	322	Muziekinstrumentenfabrieken	2
511	461	Handelsbemiddeling (kantoren)	1
527	952	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1
61, 62	50, 51	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	1
6322, 6323	5222	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	1
633	791	Reisorganisaties	1
634	5229	Expeditiebedrijven, cargadoors (kantoren)	1
642	61	Telecommunicatiebedrijven	1
65, 66, 67	64, 65, 66	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	2
70	41, 68	Verhuur van en handel in onroerend goed	1
72	62	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	1
731	721	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2
732	722	Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	1
74	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	1
8021.3	85.31.3	Praktijkonderwijs	2
8022.2	85.32.2	Educatie	2
8042.1	85.59.1	Afstandsonderwijs	1
8042.2	85.59.2	Bedrijfsopleiding en -training	2
8042.3	85.59.9	Studiebegeleiding, vorming en onderwijs n.e.g.	2
8512, 8513	8621, 8622, 8623	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	1
853	88.91.1	Kinderopvang	1
921, 922	591, 592, 601, 602	Studio's (film, TV, radio, geluid)	2
9234	8552	Muziek- en balletscholen	2
9251, 9252	9101, 9102	Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	1
9302	9602	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	1
9305	9603	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	1

Verklaring gebruikte afkortingen

n.e.g. niet elders genoemd