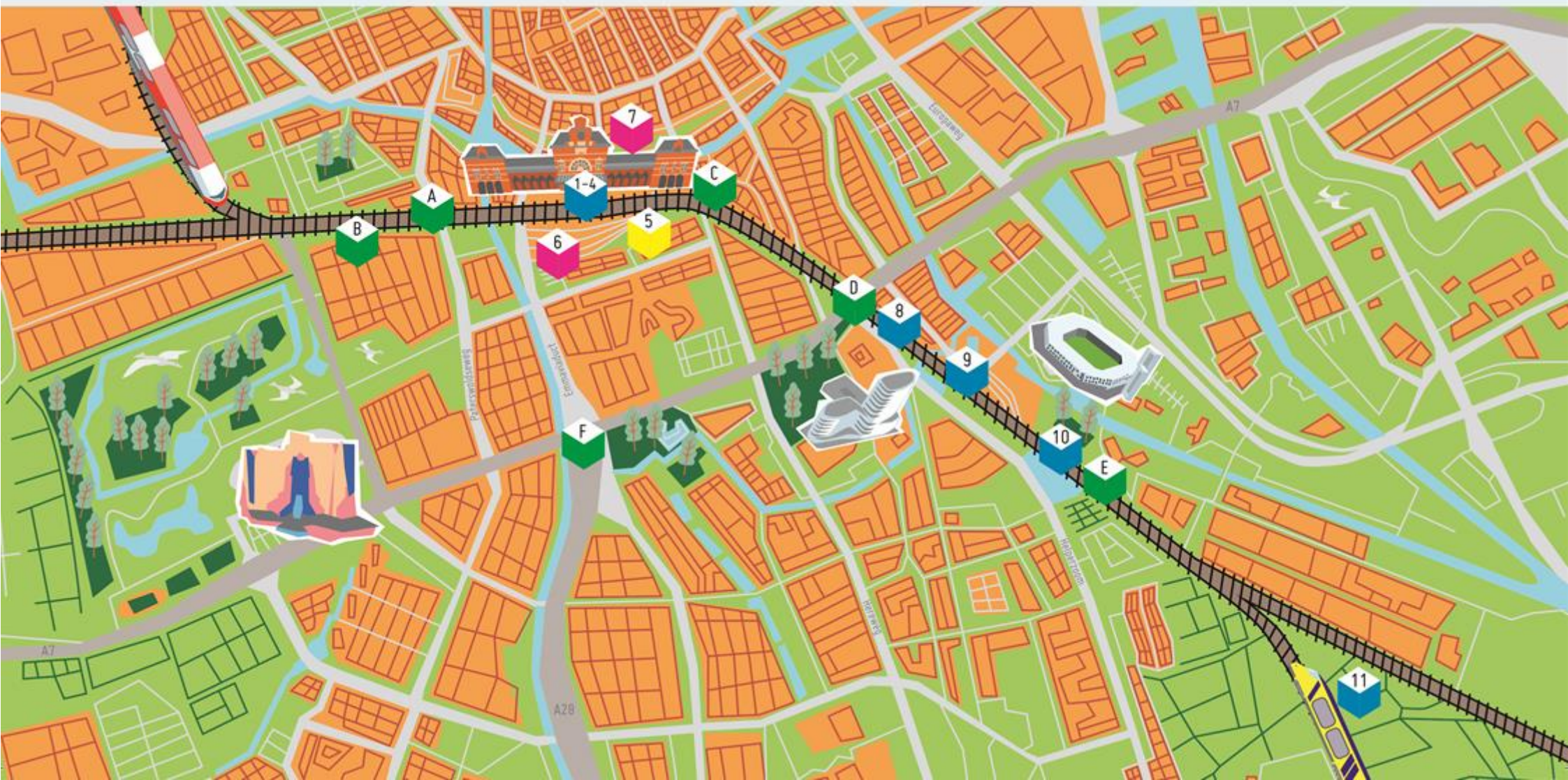


REACTIERAPPORT

VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN HOOFDSTATION GRONINGEN

JUNI 2016



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
----------	-----------------------	----------

2 Overzicht van reacties

2A	Voorontwerp Bestemmingsplan Hoofdstation.....	7
A1	PostNL-gebouw.....	7
A2	Busonderdoorgang en -station	8
A3	Effecten: geluid, lucht, trillingen.....	9
A4	Ontwerp: inpassing en aankleding.....	15
A5	Functies op het Hoofdstation.....	20
A6	Parkeren en Kiss&Ride.....	20
A7	Afwikkeling verkeer.....	21
A8	Plangrens.....	25
A9	Planologie.....	28
A10	Waarde van woningen.....	29
A11	Toekomstvastheid.....	30
A12	Overig.....	31
2B	Ruimtelijk plan stationsgebied zuidzijde.....	32
B1	Ontsluiting stationsgebied zuidzijde.....	32
B2	Ontwerp.....	35
B3	Bestaande bebouwing.....	36
B4	Effecten: geluid, lucht, trillingen	38
2C	Ruimtelijk plan stationsgebied noordzijde.....	39
C1	Stadsbalkon.....	39
C2	Toegankelijkheid.....	42
C3	Museumbrug (Werkmanbrug).....	42

D	Algemeen / Overig.....	43
D1	Communicatie.....	43
D2	Onderzoek.....	43

3 Overleg: reacties van overlegpartners.....47

3A	NS Stations.....	48
3B	N.V. Nederlandse Gasunie.....	51
3C	Provincie Groningen.....	52
3D	Tennet TSO B.V.....	52
3E	Veiligheidsregio.....	53
3F	Waterschap Hunze & Aa's.....	53

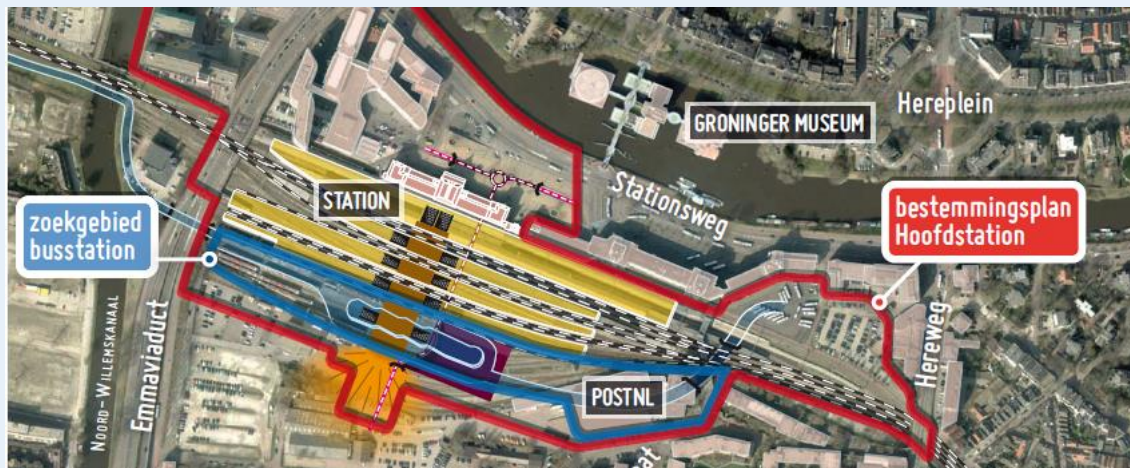
4 Conclusie.....54

5 Indexlijst.....55

1 INLEIDING

Het bestemmingsplan Hoofdstation moet worden aangepast om de ombouw van het Hoofdstation mogelijk te maken. Met de geplande ingrepen aan sporen, perrons en onderdoorgangen kan vanaf 2021 een nieuwe treindienstregeling gereden worden waarbij de regionale treinen worden doorgekoppeld. De ingrepen die daarvoor nodig zijn, staan allemaal opgetekend in het document *Station Groningen Ruimtelijk Functioneel Ontwerp* van januari 2015. Dit plan is in het voorjaar van 2015 vastgesteld door de gemeenteraad en Provinciale Staten.

Een bestemmingsplan is geen inhoudelijk plan, maar geeft aan waar wat gebouwd mag worden en welke functies zijn toegestaan. Het maakt met andere woorden ingrepen 'planologisch mogelijk'. Daar waar de plannen bekend zijn, is het soms nodig functies en mogelijke bebouwing aan te passen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van de fietstunnel onder de sporen door. Voor het voorplein, wat ook in onderstaand contour valt, zijn nu nog geen andere functies voorzien. Dat betekent niet dat er niets zal veranderen. De inhoudelijke keuzes moeten echter nog worden gemaakt. Dat geldt ook voor invulling van de zuidzijde van het stationsgebied. Daar gaan we dit jaar volop mee aan de slag. En daarvoor wordt te zijner tijd een apart bestemmingsplan gemaakt.



Afbeelding 1: het contour van het bestemmingsplan Hoofdstation.

Omdat nog niet duidelijk was of de PostNL-locatie wel of niet bij het project Groningen Spoorzone betrokken kon worden, staan in het voorontwerp bestemmingsplan twee varianten van de busonderdoorgang. Een variant waarbij wordt uitgegaan van de vastgestelde plannen waarbij de busonderdoorgang schuin onder de sporen doorgaat en het PostNL-pand blijft staan. En een tweede variant waarbij de PostNL-locatie bij Groningen Spoorzone wordt betrokken en er een korte busonderdoorgang komt met groene inpassing. Reageren kon op beide varianten.

In een bestemmingsplan moet ook rekening gehouden worden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. En zo'n mogelijke ontwikkeling is de verhuizing van het busstation van de noordzijde van het Hoofdstation naar de zuidzijde. Dat is een wens van de gemeente omdat het huidige busstation niet toegankelijk is voor iedereen en ook te klein is. Er is nog geen besluit genomen over het verhuizen van het busstation. Toch houdt het bestemmingsplan er al rekening mee. Het daadwerkelijke besluit tot verplaatsing volgt later. Vanaf de tweede helft van dit jaar gaat Groningen Spoorzone het gesprek met omgeving aan over het verhuizen van het busstation.

Reacties op het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation

Van donderdag 26 november tot en met woensdag 23 december 2015 lag het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation vier weken ter inzage voor reactie. Iedereen kon hier op reageren. Dat kon schriftelijk, via de website van de gemeente en het project Groningen Spoorzone of tijdens het inloopspreekuur. Dat organiseerden we op dinsdag 8 december 2015 in de Puddingfabriek in de Rivierenbuurt. Hier zijn ruim 50 omwonenden en andere belangstellenden geweest. Er zijn 31 reacties ingediend op het voorontwerp. Dit zijn reacties van individuele bewoners, van vertegenwoordigers van bewoners en van overlegpartners zoals het Waterschap Hunze en Aa's en de Veiligheidsregio.

Alle reacties zijn in dit rapport van een antwoord van het college van B&W van Groningen voorzien. Waar het kan zijn de opmerkingen in de volgende uitwerking van het bestemmingsplan, het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation, verwerkt. Het ontwerp bestemmingsplan ligt zes weken ter inzage van 16 juni t/m 27 juli. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend.

PostNL-locatie en de keuze voor de busonderdoorgang

Op 15 juni werd bekendgemaakt dat het is gelukt de PostNL-locatie te verwerven en te betrekken bij project Groningen Spoorzone. Dat betekent dat we de korte busonderdoorgang aan kunnen leggen. Voor de inpassing van de onderdoorgang zijn in een eerder stadium al reacties ingediend door omwonenden. Deze werken we nu samen met omwonenden verder uit in een ontwerp.

Wat is het project Groningen Spoorzone?

Er zijn forse ingrepen nodig aan het spoor en het Hoofdstation om tegemoet te komen aan de wensen van de treinreizigers en om de uitbreiding van treinverkeer rond Groningen mogelijk te maken. Want terwijl de omgeving krimpt, groeit de stad. Het aantal inwoners groeit naar verwachting van bijna 200.000 nu naar ruim 228.000 in 2025. De vervoersstromen van, naar en door de stad nemen toe. Dagelijks zijn er ongeveer 370.000 vervoersbewegingen van en naar de stad Groningen. Per fiets, auto, bus en trein. Elke dag stappen op het Hoofdstation ongeveer 35.000 mensen in of uit een trein. Dit aantal groeit naar schatting naar zo'n 45.000 in 2030. Reizen per trein wordt steeds aantrekkelijker door snelle verbindingen en comfortabele treinen en perrons. Dat willen we stimuleren door de dienstregeling verder te verbeteren, de treinen vaker te laten rijden en aan elkaar te koppelen, stations Groningen Noord en Groningen Europapark optimaal te gebruiken en te zorgen voor een soepele overstap tussen trein en bus.

Wat wordt er precies gedaan?

Het project Groningen Spoorzone bestaat onder meer uit aanpassingen aan sporen en perrons en het aanleggen van een reizigerstunnel op het Hoofdstation. Er komt ook een fietstunnel tussen het Stadsbalkon en een nieuw te bouwen ondergrondse fietsenstalling aan de zuidkant van het station. Voor bussen wordt een busonderdoorgang onder de sporen door aangelegd zodat de bussen die via de HOV-as west (parallel aan de Koeriersterweg) rijden niet meer over de Stationsweg hoeven. Er komen om te beginnen zes bushaltes, te bereiken via de reizigerstunnel zodat een vlotte overstap tussen bus en trein ontstaat. De wens is het gehele busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Dat is nog onderwerp van studie.

Toekomstige ontwikkelingen

Door de ombouw van het Hoofdstation en het verplaatsen van het huidige opstelterrein ontstaat aan de zuidzijde van het Hoofdstation ruimte voor een nieuw bruisend stadsdeel en een volwaardige zudentree van het station. Voor dit gebied wordt een ruimtelijk plan opgesteld. De belangrijkste ingrediënten daarvoor zijn 1) het busstation 2) de aanvoerroutes voor bus, auto en fiets en 3) de invulling van het gebied/het programma. Dit plan wordt in 2016 gemaakt, hierbij worden omwonenden en andere belanghebbenden betrokken.

Het voorplein van het Hoofdstation verandert ook. Tegelijk met de ombouw van het Hoofdstation wordt de route naar de binnenstad over het Stadsbalkon aantrekkelijker gemaakt. Als wordt besloten het busstation inderdaad te verplaatsen, dan wordt voor het voorplein een integraal nieuw plan gemaakt.

Groningen Spoorzone is een project van de gemeente Groningen, de provincie Groningen, ProRail, NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De plannen worden in nauwe samenwerking met Groningen Bereikbaar gemaakt. De Regio Groningen-Assen draagt er financieel aan bij.



2 INSPRAAK: OVERZICHT VAN REACTIES

2A. Voorontwerp Bestemmingsplan Hoofdstation

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A1	PostNL-gebouw		
A1.1	Dit is een topplan. Hopelijk lukt het met de aankoop van het PostNL-gebouw.	2	Hartelijk dank voor uw reactie. Op 15 juni is bekend geworden dat het is gelukt de PostNL-locatie aan te kopen.
A1.2	Tot welke prijs kan de gemeente gaan om het gebouw van PostNL aan de Achterweg te kopen om een kortere busonderdoorgang te rechtvaardigen?	15	Vanwege de vertrouwelijkheid van de aankoopsom kunnen wij hierover geen uitspraken doen. Het gaat ons bovendien niet alleen om de aanleg van een kortere busonderdoorgang. Minstens zo belangrijk is een verbetering van de woonomgeving en aansluiting bij de Rivierenbuurt.
A1.3	Hoeveel tijd neemt het eventuele afbreken van het gebouw van PostNL aan de Achterweg in beslag? En hoeveel overlast geeft dit aan omwonenden?	15	Op dit moment is nog niet bekend hoeveel tijd het slopen van het gebouw van PostNL in beslag neemt. Daardoor is ook nog niet bekend of en welke overlast dit zou geven voor omwonenden. De aannemer moet in ieder geval voldoen aan de wettelijke eisen zoals die gelden voor sloopwerkzaamheden. Die staan beschreven in het Bouwbesluit van 2012. Daarin staan landelijke regels over onder meer bouwlawaai. Zodra we hier meer zicht hebben op de werkzaamheden, zullen we u hierover informeren.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A2	BUSONDERDOORGANG EN -STATION		
A2.1	Aangezien de effecten en de ingrepen in onze woon- en leefomgeving niet bekend zijn, zijn we tegen de verplaatsing van het busstation en de aanleg van een busonderdoorgang.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	In het voorontwerp bestemmingsplan zijn bijna alle effecten van de beoogde ingrepen voor de woon- en leefomgeving in beeld gebracht. Alleen de cumulatie van spoorweglawaaï met wegverkeerslawaaï moet nog worden onderzocht. Dit komt naar voren in het ontwerp bestemmingsplan. Het besluit over de verplaatsing van het busstation is nog niet genomen. Dat besluit leggen we voor aan de gemeenteraad als onderdeel van het gehele ruimtelijk plan voor de zuidzijde. We verzekeren u dan ook dat wij niet eerder het busstation gaan verplaatsen dan dat we meer inzicht hebben in wat dit precies betekent, zeker voor de Rivierenbuurt. Wij gaan onderzoeken hoe de bussen er kunnen komen, hoe het overig verkeer er komt, welke plek het busstation in zal nemen in het te ontwikkelen programma, welke bebouwing we voorzien, et cetera. Daarover willen we graag met u in gesprek. We kunnen op voorhand al aangeven dat we er net als u naar streven het busstation niet door de woonstraten te ontsluiten. Daar moeten we een andere oplossing voor zoeken. Eerste schetsen wijzen uit dat die mogelijkheden er zijn. Daarbij kunt u denken aan aanpassingen aan het Emmaviaduct waardoor de ontsluiting langs die weg verloopt. We gaan hier graag binnenkort verder met u mee aan de slag.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A2.2	De (beoogde) verplaatsing van het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation zorgt ervoor dat de loopstromen richting de binnenstad substantieel wijzigen. De nieuwe loopstromen gaan voor een omzetting zorgen. Ik verwacht dat het verhuizen van het busstation het einde van mijn winkel betekent.	31	Er is nog geen besluit genomen over de verplaatsing van het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Het is echter wel de ambitie van de gemeente om het busstation te verplaatsen. Deze ambitie is ook beschreven in de ontwikkelingsvisie stationsgebied die in 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Een verplaatst busstation zal inderdaad zorgen voor andere loopstromen richting de binnenstad.
A3	Effecten: geluid, lucht, trillingen		
A3.1	De geluidsnormen worden overschreden in de variant met de lange busonderdoorgang. Het adviesbureau berekent dat ook een gedeelte van de woningen aan de Parkweg overlast kan ondervinden (tot nr. 23). Wij wonen in een bovenwoning. Tijdens de informatieavond is gebleken dat bovenwoningen meer hinder ondervinden dan benedenwoningen in het bijzonder als geluidswerende maatregelen worden getroffen (door bol-vorming van geluid). Graag zouden wij worden voorzien van informatie die toelicht waarom de benedenwoningen wel, en de bovenwoning geen geluidshinder zullen ondervinden en duidelijkheid krijgen over de geluidseffecten voor onze woning als gevolg van de geluidswerende maatregelen.	11	Om de geluidseffecten van een busonderdoorgang zoveel mogelijk te beperken, zullen we geluidsmaatregelen treffen. Het gaat hierbij om geluidsschermen en geluidsabsorberende beplating in de busonderdoorgang. De geluidseffecten zoals beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan gaan uit van een 'worst case' situatie. Dat betekent dat in de berekeningen nog geen rekening is gehouden met het beperkend effect van geluidsmaatregelen. In de situatie met een busstation aan de zuidzijde neemt de geluidsbelasting op de Parkweg toe met de hoogte van de woningen. Dat is het geval omdat het geluid tussen het busstation (bron) en de woningen aan de Parkweg en het tussenliggende gebied (ontvanger) geen belemmering zoals geluidsschermen, andere bebouwing tegenkomt. Ook schermt de verdiepte ligging van de busbaan aansluitend op de busonderdoorgang minder af. De te treffen maatregelen zijn het effectiefst voor de laaggelegen bestemmingen omdat de door de afscherming gedwongen geluidsomweg dan het grootst is. De te treffen geluidsmaatregelen moeten nog in kaart worden gebracht, maar deze zullen zodanig zijn dat ter plaatse van alle woningen aan de Parkweg aan de voorkeursgrenswaarde voor geluid wordt voldaan.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.2	Wij behouden ons het recht voor om zelf geluidsmetingen te doen nadat alle werkzaamheden zijn voltooid. In sommige situaties blijkt de verwachte situatie anders dan de gerealiseerde situatie. Mocht dat het geval blijken te zijn nadat de bouw is voltooid, verwachten wij aanvullende maatregelen of een compensatie.	11	Wij begrijpen dat u wilt weten of het berekende effect overeenkomt met het daadwerkelijke effect na voltooiing van werkzaamheden en toepassing van geluidswerkende maatregelen. Als u vermoedt dat er teveel geluid op de gevel is ontstaan, kunt u de gemeente vragen een controlemeting uit te voeren. De controlemetingen moeten zodanig worden uitgevoerd dat ten aanzien van meetapparatuur, nauwkeurigheid, meetopzet, weersomstandigheden en documentatie van de metingen wordt voldaan aan de randvoorwaarden die het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 hiervoor stelt. Gesteld dat zich inderdaad een overschrijding zou voordoen, hangt het er van af waardoor de overschrijding wordt veroorzaakt. Wordt de overschrijding veroorzaakt door de gemeente of fouten van diens uitvoerders of adviseurs dan is de gemeente daarvoor verantwoordelijk. Wordt de overschrijding veroorzaakt door iets wat niet te voorzien was ten tijde van planvorming dan is de gemeente daarvoor niet verantwoordelijk.
A3.3	Conform wetgeving dient elke zijde een geluidsluwe kant te hebben. Aan de Parkweg is de achterzijde (uitkijkend op het station) de geluidsluwe kant. We vragen ons af hoe de voorgenomen plannen zich verhouden tot deze norm.	11	Geluidsluw betekent niet meer dan dat op de betreffende gevel aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Die voorkeursgrenswaarde hanteren wij als grens voor alle zijden. De geluidsluwe gevel als wettelijke vereiste bij het mogen vaststellen van hogere waarden (ontheffingen) in het kader van de Wet geluidhinder zijn bovendien per 1 januari 2016 uit de Wet geluidhinder geschrapt. Sindsdien wordt dit aspect aan gemeentelijk beleid overgelaten. De gemeente Groningen heeft hiervoor echter geen beleidsregel vastgesteld.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.4	Inspreker heeft met interesse kennisgenomen van het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation, met name het gedeelte over de geluidsbelasting voor de omwonenden bij de verschillende varianten van de busonderdoorgang. Inspreker woont aan de Achterweg en blijft van mening dat het plan voor de korte busonderdoorgang onaanvaardbaar is. De woonkwaliteit (geluid en lucht) zou sterk verminderen bij deze variant. Inspreker zal dan ook alle (juridische) middelen benutten om dit plan tegen te houden.	12	Wij vinden het jammer dat u dat zo ervaart. Om de geluidseffecten van een busonderdoorgang zoveel mogelijk te beperken, zullen we geluidsmaatregelen treffen. Het gaat hierbij om geluidsschermen en geluidsabsorberende beplating in de busonderdoorgang. De geluidseffecten zoals beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan gaan uit van een 'worst case' situatie. Dat betekent dat in de berekeningen nog geen rekening is gehouden met de geluidsmaatregelen. Overigens blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat een busonderdoorgang met de beoogde lengte slechts een beperkt effect op de luchtkwaliteit heeft en dat aan alle geldende wettelijke normen wordt voldaan. Bovendien zien wij ontwikkelingen in het buswagenvak die de effecten op termijn verder zullen beperken (zie ook A3.8). Ons streven is dat uw woonomgeving juist verbetert met het verdwijnen van het PostNL pand. We zullen de inpassing van de busonderdoorgang verder uitwerken met de omgeving en nodigen u van harte uit mee te denken. In het reactierapport <i>Mogelijkheden PostNL-locatie</i> van november 2015 kunt u lezen dat wij net als omwonenden denken aan een groene inpassing.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.5	Waarom zijn de cumulatieve geluids-, lucht- en trillingengevolgen van zowel de sloop van PostNL als de werkzaamheden aan het spoor en de busonderdoorgang nog niet berekend? Deze zijn van direct belang voor het woongenot van Achterweg-nieuwbouwgedeelte, het westelijke gedeelte van de Driehovenstraat en van de Viaductstraat. Een zéér ruime overkapping van de dalende en stijgende busroute van en naar de busonderdoorgangvarianten moet gegarandeerd worden.	18	We hebben ervoor gekozen om in het voorontwerp bestemmingsplan uit te gaan van een 'worst case' situatie zonder geluidsmaatregelen. We delen uw mening dat het cumulatief effect van geluid, luchtkwaliteit en trillingen van belang zijn voor het woongenot van de aanliggende woningen. In deze fase van het bestemmingsplan met daarin nog keuzemogelijkheden van busonderdoorgangen (kort en lang) en verschillende soorten overkappingen geeft een groot scala aan variabelen waardoor er veel varianten milieueffecten zijn. Om deze reden hebben we er voor gekozen om het cumulatief effect pas bij het ontwerp bestemmingsplan te bepalen. Op 15 juni juni werd bekend gemaakt dat het is gelukt om de PostNL-locatie aan te kopen en dat de korte busonderdoorgang aan zal worden gelegd. In het ontwerp bestemmingsplan wordt duidelijk welke overkapping hier bij hoort. Bij die berekeningen zullen we rekening houden met het beperkende effect van de geluidswerende maatregelen.

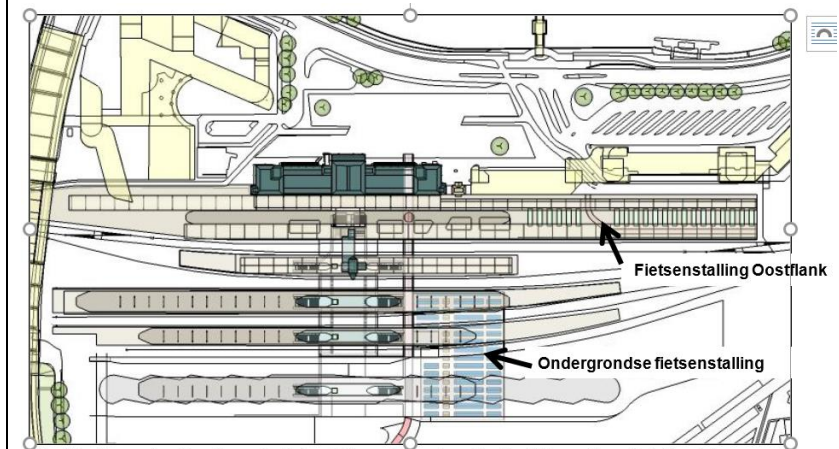
NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.6	Wij begrijpen niet waarom de cumulatie van geluid van busstation, wegen en spoorwegen pas na de keuze van de voorkeursvariant gebeurt. Veel van de woningen waar volgens de berekening door de aanleg van de busonderdoorgang de grenswaarde van 48 dB wordt overschreden liggen ook op korte afstand van de sporen. Door de sloop van het PostNL-gebouw zal het spoorweggeluid op de gevels groter worden. De cumulatieve geluidsbelasting zal daardoor hoger worden en wellicht wordt de grenswaarde voor meer woningen dan nu aangegeven overschreden. Dit kan de keuze voor de lange of de korte busonderdoorgang beïnvloeden	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	We begrijpen dat het had geholpen als dit al op voorhand allemaal bekend zou zijn. In deze fase van de planvoorbereiding waren echter nog te veel ontwerpvarianten in de lucht om de cumulatie van het geluid eenduidig te kunnen berekenen. Elke variant van het busstation gaat gepaard met evenveel geluidsoverdrachtsvarianten voor weg- en railverkeerslawaaï. Bovendien was in dit stadium nog niet duidelijk op welke wijze de korte busonderdoorgang ruimtelijk wordt ingepast, oftewel, krijgt de korte busonderdoorgang een heel groen dak, een half groen of geen dak. Daarnaast hebben we er bewust voor gekozen om de 'worst case' situatie naar voren te laten brengen, waarbij nog geen rekening is gehouden met geluidsreducerende maatregelen. Het aantal ontwerpvarianten en de nog niet ingevulde inpassing en maatregelen maken het onderzoeken van cumulatie in dit stadium naar onze mening te complex in relatie tot de meerwaarde ervan. Bij het ontwerp bestemmingsplan bepalen we het cumulatief effect. Dan is ook duidelijke welke overkapping bij de korte busonderdoorgang hoort. Bij die berekeningen zullen we rekening houden met het beperkende effect van de geluidswerende maatregelen

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A3.7	4.5.1 Beoordeling: Het voorontwerp biedt voor de situering van de aanrijroutes naar de busonderdoorgang binnen de bestemming verkeer nog veel ruimte. De geluidsberekening in de bijlage voor de korte busonderdoorgang toont een aanrijroute die op grotere afstand van de Achterweg ligt dan de zuidelijke grens van de verkeersbestemming en de aanduiding busonderdoorgang. Ons verzoek is om de aanrijroutes naar de busonderdoorgang conform de aanrijroutes in de geluidsberekeningen te bestemmen.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	In het geluidsonderzoek zitten inderdaad verschillende rijlijnen (aanrijroutes). Dit heeft er mee te maken dat bij een korte busonderdoorgang andere rijlijnen horen dan bij de lange busonderdoorgang. Voor de geluidsrekeningen zijn ‘worst case’ de uiterste rijlijnen (een rijlijn per richting) per variant (het dichtste bij woningen) bepaald. De rijlijnen behorende bij de uiterste grenzen waar de busonderdoorgang gebouwd mag worden zijn overigens ook opgenomen in verbeelding van het voorontwerp bestemmingsplan. Bij het ontwerp bestemmingsplan is alleen de korte busonderdoorgang aanwezig, omdat de PostNL-locatie is aangekocht. Hiermee komen wij ook tegemoet aan uw verzoek.
A3.8	De reactie in het <i>Reactierapport Mogelijkheden PostNL-locatie</i> op de suggestie van elektrische bussen was erg lauw. De aanbesteding van de vervoersmaatschappij (voor stadsbussen) ligt bij de gemeente, dus kan er elektrisch rijden geëist worden. Er wordt ook steeds gesproken van exploitatievoordelen. Daar zou iets tegenover moeten staan.	2	In tegenstelling tot hetgeen u schrijft is het OV-bureau Groningen-Drenthe concessiehouder voor alle bussen in de provincie. Hierbij is geen onderscheid tussen stads- en regiobussen. Het OV-bureau gaat in 2016 overigens wel een proef doen met een tweetal elektrische bussen. Uit deze proef zal moeten blijken in hoeverre het mogelijk is om meer elektrische bussen te laten rijden. Het is de ambitie van de provincie om het buswagenpark in 2030 vervangen te hebben door Zero Emissie bussen. Dus we zien zeker ontwikkelingen in de verduurzaming van het busvervoer.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4	Ontwerp: inpassing en aankleding		
A4.1	Over de inrichting van het te vormen perronplein achter het hoofdgebouw zijn wij niet gerust. Er is sprake van <i>‘Paviljoens die zorgvuldig onder de tweede perronkap zullen worden geschoven.’</i> Dat klinkt fraai, maar wij vrezen dat het in de praktijk toch minder poëtisch zal worden: komt het niet gewoon neer op een aantal kiosken, zoals nu ook al? Wij vragen ons overigens af, of er op die plaats veel behoefte is aan zoveel commerciële activiteit. Immers, veel voetgangers van de perrons 3 en 4 zullen naar de bussen of de fietsenstalling aan de zuidzijde lopen. Moet niet een aantal van de kiosken naar die zuidzijde worden verplaatst. Is daar in het bestemmingsplan rekening mee gehouden? En geven plantenbakken en struiken de gewenste allure of werken ze eerder vertruttend. Aan de oostzijde van het perronplein ter plaatse van het huidige eerste perron is een fietsenstalling gedacht. Het lijkt ons vrijwel onmogelijk om enerzijds het oog van de binnenkomende reiziger een weinig allure hebbende chaos aan gestelde fietsen te besparen en anderzijds deze	24 (Vrienden van de stad Groningen)	Het perronplein is een werktitel voor de ruimte die vrijkomt doordat de eerste 3 sporen worden opgeheven. Op de plek waar nu treinen staan zal een veel ruimtelijker beleving ontstaan die mede door het verschuiven van de commerciële functies onder de kappen meer geschikt is voor verblijf en het aanschouwen van het monumentale ensemble van kappen en het stationsgebouw. Deze ruimte kan met verharding en meubilair worden ingericht, maar er is ook ruimte voor groen in een omgeving die voornamelijk door harde materialen wordt gedomineerd. Dit moet mede bijdragen aan de verblijfskwaliteit. De manier waarop deze ruimte wordt ingericht zal integraal onderdeel zijn van het ontwerp van het consortium. De commerciële ruimten op het plein worden tegelijk mee ontworpen en gebouwd om het totaalbeeld te versterken. Zo wordt inderdaad voorkomen dat er later een paar losse kiosken worden geplaatst die niet passen bij de rest van het plan. De eis die we stellen is dat de inrichting in de geest van het monumentale station is en voldoet aan de nieuwe manier van gebruiken. Hiermee willen we versnippering of ‘vertrutting’ tegengaan. Al blijft dat een kwestie van smaak. De invulling van de commerciële ruimtes zal aansluiten op de behoefte van de reizigers. Voor de omvang van het programma is gekeken naar veranderingen in aantallen bezoekers van het perronplein. Door de toevoeging van een interwijkroute zullen er niet alleen treinreizigers op het station komen. Omdat het perronplein zeer lang gestrekt is, zal slechts het centrale deel gebruikt worden als reisdomein en is er ruimte voor meer functies. Door de opgave voor fietsenstallingen en de belangrijke aanrijroute voor fietsers uit het oosten ligt het voor de hand om hier fietsenstallingen te maken. Daardoor krijgen de monumentale kappen weer een (functionele)betekenis voor het station. Ook hierbij geldt dat dit in de geest van het station ontworpen moet worden. Een van de eisen zal daarom zijn dat er geen fietsen onder kappen komen zodat deze beleefd kunnen worden zoals ze nu ook

ruimte nog als overdekt plein te beleven. Het lijkt ons in dit verband van het grootste belang om die stallingsruimte juist aan het plein te onttrekken: wanneer die grens niet duidelijk is, of wanneer de stalling via het perronplein toegankelijk is, zullen er in een mum van tijd overal elders op het perronplein ook fietsen gestald worden.

worden, maar door de fietsen te stallen op de plek waar nu de sporen liggen. Door de stallingen in zogenaamde 'cassettes' haaks op de sporen te maken zal de visuele impact voor de treinreiziger verkleind worden. Op de kopse kanten van deze cassettes is plaats voor kunst die past bij de nieuwe functie onder de monumentale kappen. De overgang naar het centrale reisdomein moet uiteraard helder vormgegeven worden. Daarnaast zal nog steeds streng gehandhaafd worden op verkeerd geparkeerde fietsen.



Afbeelding 1: zoekgebieden nieuwe fietsenstallingen

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4.2	Maak dit tot een project waar de stadjer trots op is, zet er een aansprekende architect op. Het moet een project met grandeur worden.	7	In het ambitedocument 'Mooi' is weergegeven welke ruimtelijke ambities er zijn voor het project Groningen Spoorzone. Het ontwerp voor de stationsplannen zal nader door de markt worden uitgewerkt. We hebben er alle vertrouwen in dat het ontwerp door een bekwame architect verder zal worden uitgewerkt.
A4.3	De voetgangerstunnel begint/eindigt achter de hal van het stationsgebouw. Het is een illusie te veronderstellen dat die hal een onderdeel van de looproute naar de binnenstad zal gaan worden zolang het stadsbalkon er als een obstakel voor blijft liggen. De makkelijkste route zal zijn ten oosten van het stationsgebouw langs, recht tegenover de Werkmanbrug uitkomend. Dat betekent dat de hal een dood element zal blijven. De allure van de entree naar de stad wordt zodoende niet benut. Dat is strijdig met het tweede en derde hoofddoel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van 13 maart 2012 van de rijksoverheid, een visie die in hoofdstuk 2 van het voorontwerp uitgebreid wordt geciteerd.	24 (Vrienden van de stad Groningen)	Zonder maatregelen om de loopverbinding tussen de stationshal en de Werkmanbrug te verbeteren zouden de meeste reizigers inderdaad weleens via de oostzijde van het stationsgebouw het gebied kunnen verlaten. We gaan echter deze loopverbinding verbeteren, want wij willen net als u graag dat meer mensen gaan genieten van onze monumentale stationshal. Het dek van het stadsbalkon dient voetgangersvriendelijker te worden gemaakt. Daarnaast wordt de zuidgevel van de hal voorzien van meer deuren die ook sneller open- en dicht gaan. Voetgangers zullen door een aangepaste inrichting ook als vanzelf naar het stationsgebouw worden geleid.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4.4	Tijdens de voorlichting werd over de getoonde plaatjes van stationsentree, station en busonderdoorgang herhaaldelijk gezegd “dit komt er waarschijnlijk niet in deze vorm”. Wat dan wel, en de mogelijke gevolgen, blijft te onduidelijk, met alle onwenselijke mogelijkheden van dien. Dit geeft de zuidelijke wijken veel te lange tijd onwenselijke onzekerheid, mede doordat ontwerp en uitvoering niet direct in Gemeentehanden lijkt te gaan liggen.	18	De getoonde plaatjes laten inderdaad alleen de ruimtelijke ambities van het project Groningen Spoorzone zien. Het zijn geen ontwerpen. We dagen de markt uit om in Groningen het ‘mooiste’ station van Nederland te maken. De markt dient aan de hand van randvoorwaarden en eisen een ontwerp te maken. Een deel van de randvoorwaarden heeft betrekking op het bestemmingsplan. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bouwhoogtes, bouwvolumes en locatie waar een bepaalde functie zoals een busonderdoorgang mag worden gebouwd. Een bestemmingsplan gaat niet over het uiterlijk aanzien van het station. De opmerking ‘dit komt er waarschijnlijk niet in deze vorm’ heeft alléén betrekking op het uiterlijk aanzien. Om deze reden vinden we niet dat de zuidelijke wijken hierdoor in onzekerheid zou verkeren.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A4.5	<u>5.23 en 6.2.3 Bouwwerken geen gebouw zijnde</u> <i>'De overkappingen ten behoeve van het openbaar vervoer mogen met uitzondering van de bestaande stationsoverkappingen (die een monumentale status hebben) tot 20 m hoog worden.</i> <i>Overkappingen mogen gebouwd worden binnen de gehele bestemming verkeer en verkeer-railverkeer (deze bestemmingen beslaan ca. 75% van het plangebied).'</i> Wij begrijpen niet dat er voor nagenoeg het gehele stationsgebied overkappingen tot 20 m hoogte gebouwd mogen worden. Dit is veel hoger dan het bestaande stationsgebouw en het Emmaviaduct. Helemaal onbegrijpelijk is de afwijkingsbevoegdheid die gegeven wordt om de bestaande monumentale perronkappen te veranderen of te vervangen door nieuwe perronkappen tot een hoogte van 20m.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt), 28, 29, 30	In het voorontwerp bestemmingsplan is nog geen keus gemaakt voor het type kap. In het ambitiedocument 'Mooi' is een groot aantal soorten kappen weergegeven. Met het voorontwerp bestemmingsplan zijn al deze soorten kappen mogelijk. In het ontwerp bestemmingsplan zijn deze regels geconcretiseerd bij de bouwhoogte is verlaagd naar 18 meter. Ook is het bouwvlak kleiner geworden. Omdat we in de aanbesteding zowel een overtuigende relatie zoeken tussen nieuwe kappen en monumentale kappen alsmede nieuwe kappen en de toekomstige ontwikkeling aan de zuidzijde hebben we een zekere marge aangehouden voor de hoogte van de nieuwe kappen. Dit houdt niet in dat het per definitie een goed idee is om een kap van deze maximale omvang aan het monumentale ensemble toe te voegen. Hier zal door de monumentencommissie op worden toegezien in de toetsing van de plannen. Het ambitiedocument 'Mooi Extra' laat zien welke criteria gehanteerd worden. Deze worden het komende jaar verder gespecificeerd.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A5	Functies op het Hoofdstation		
A5.1	Inzet zou moeten zijn op het Hoofdstation niet alleen de bekende winkels een plek te geven maar juist een bijzondere typische Groningse winkel. Denk daarbij aan de manier dat op het centraal station van Malmö, Zweden is gedaan. Daar is een foodhal/markthal onder het station. Dit zou een aanvulling op de binnenstad zijn.	8	De betreffende impressies geven inderdaad een indicatie van de winkels die op het Hoofdstation zouden kunnen komen. De exploitatie van de winkels is een zaak van de NS. De gemeente heeft hierop geen invloed. Wel zullen wij uw suggestie bij de NS onder aandacht brengen. We delen uw mening dat uw aangehaalde voorbeeld er erg aantrekkelijk uit ziet. NS heeft al eerder te kennen gegeven veel te voelen voor winkels van 'local hero's' ofwel winkels met bijzondere producten uit de regio. NS heeft daarbij aangegeven dat het winkelaanbod afgestemd is op de behoefte van de reiziger. Er worden regelmatig nieuwe formules ontwikkeld, getest, en zo mogelijk ingevoerd. Een foodmarket met vers "to go"-voedsel is bijvoorbeeld, te vinden op Utrecht Centraal.
A6	Parkeren en Kiss&Ride		
A6.1	In de plannen ontbreekt een locatie waar mensen kunnen worden gebracht/gehaald met een auto. De situatie zoals nu aan de noordzijde van het station is voor menigeen onbevredigend. Hoe denkt u deze kwestie op te lossen? Als we reizen per trein willen stimuleren moet het station goed bereikbaar zijn, en moet er langer kunnen worden geparkeerd. Dat geldt ook vooral voor bejaarden en invaliden.	3	Wij delen uw mening dat het halen en brengen van reizigers op het Hoofdstation op dit moment niet optimaal is. In het huidige plan voor Groningen Spoorzone is hier nog niet in voorzien. De komende tijd gaan we dit in het ruimtelijk plan dat we voor de zuidzijde van Hoofdstation opstellen nader uitwerken. Ook in het ruimtelijk plan dat we voor de noordzijde van het Hoofdstation opstellen zal dit een belangrijk aandachtspunt zijn.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A6.2	We hebben geen cijfers gezien met betrekking tot de verwachte impact van parkeermogelijkheden in en rond de Parkweg. Het is goed mogelijk dat forenzen gebruik zullen maken van de parkeermogelijkheden. Dit gaat mogelijk ten koste van de bewoners.	11	Voor de komst van de korte busonderdoorgang op de PostNL-locatie is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Uit deze meting komt naar voren dat er een hoge parkeerdruk is in dit gedeelte van de Rivierenbuurt. Om deze reden streven we er naar om het aantal parkeerplaatsen rondom de huidige PostNL-locatie hetzelfde te houden. Overigens geldt in de Rivierenbuurt een betaald parkeerregime waardoor alleen bewoners (met een parkeervergunning) langdurig in de wijk mogen parkeren. Forenzen hebben deze mogelijkheid niet. Voor forenzen blijft de bestaande P+R locatie op zuid vooralsnog beschikbaar.
A7	Afwikkeling verkeer		
A7.1	De verkeerstechnische kant wordt in een afzonderlijk traject behandeld. Maar dan is er het risico dat men voor voldongen feiten wordt geplaatst.	5	De verkeerseffecten van alle functies die mogelijk zijn of worden gemaakt met het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen zijn beschreven in het bestemmingsplan. Wel moeten de verkeersmaatregelen nog nader worden uitgewerkt. Voor het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen zijn verkeersbesluiten nodig, waarop u nog kunt reageren. De ontsluiting van stationsgebied zuidzijde wordt nog uitgewerkt. Daarover gaan we dit jaar in gesprek met de omgeving.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A7.2	Waarom maakt een verkeers-afwikkelingsonderzoek –c.q. –plan, incl. parkeren, geen deel uit van de bijlagen bij het voorontwerp, zowel qua bussen, auto's, fietsen en voetgangers, rekening houdend met ontwikkelingen m.b.t. de zuidelijke ringweg? Dit is mijns inziens onontbeerlijk om de uitwerking op de zuidelijk gelegen wijken in te kunnen schatten.	18	In de verkeerscijfers voor van het bepalen van de milieueffecten van een beoogd busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation een en busonderdoorgang, is rekening gehouden met de verkeerseffecten van de bijvoorbeeld de zuidelijke ringweg. Het onderzoek naar verkeerseffecten zullen we bij het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation Groningen ter inzage leggen. In de verkeerscijfers is geen rekening gehouden met mogelijke effecten die in gebied ten zuiden van de plangrens van dit bestemmingsplan en de Parkweg kunnen optreden. Dit heeft te maken met het feit dat nog onbekend is welke functies hier komen. Voor dit gebied wordt in 2016 een ruimtelijk plan opgesteld. Waarna hier ook een bestemmingsplan voor wordt opgesteld. Daar horen ook alle verkeerscijfers en effecten bij. Het betreffende gebied valt buiten de reikwijdte van het nu voorliggende bestemmingsplan Hoofdstation Groningen.
A7.3	Wij begrijpen dat er voor de korte termijn tijdelijke voorzieningen aangelegd worden, zoals een tijdelijk fietspad tussen de uitgang van de fietstunnel en de Spaarnestraat of tijdelijke voetpaden van parkeerterreinen naar de zudentree. Maar deze voorzieningen zijn niet te realiseren binnen het geldende bestemmingsplan terplekke. In die zin is het voorgestelde bestemmingsplan Hoofdstation niet direct uitvoerbaar.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	We gaan inderdaad uit van een tijdelijke fiets- en voetpadverbinding vanaf de zudentree/fietstunnel richting de Parkweg. Het huidige bestemmingsplan laat een dergelijke langzaam verkeer verbinding toe. Om deze reden delen wij uw mening niet dat het voorgestelde bestemmingsplan niet direct uitvoerbaar zou zijn.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A7.4	Het is ons niet duidelijk waarom bij de korte busonderdoorgang bij de noorduitgang de aanrij- en uitrijroute gesplitst wordt. Het levert voor meer woningen geluidsoverlast op en bussen komende uit zuid (Hereweg) kunnen geen gebruik maken van de aanrijroute vanaf de kruising Hereweg/Stationsweg.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	Bij de korte busonderdoorgang leek het voor de hand te liggen om de aanrijroute te splitsen waarbij de bussen richting de binnenstad via de Stationsweg rijden en de bussen naar de korte busonderdoorgang via de Oude Stationsstraat (langs Glaudé). Dat had te maken met het beoogde Engels rijden in de busonderdoorgang. Dat is nodig om reizigers aan de juiste kant op een busperron te laten uitstappen. De deur van een bus zit immers aan de rechterkant. De geluidsberekeningen lieten bij het oorspronkelijke voorstel van gesplitste aanrijroutes inderdaad geluidsoverlast op woningen aan de Hereweg zien. Inmiddels is uit nader verkeerskundig onderzoek duidelijk geworden dat het mogelijk is om al het busverkeer via de Stationsweg te leiden en pas op het beoogde busstation Engels te gaan rijden. Dit levert een betere verkeersafwikkeling op en voorkomt geluidsoverlast aan de Hereweg. Hiermee komen wij aan uw verzoek tegemoet.
A7.5	<u>3.2 - Dynamo, laatste regel:</u> <i>“Een fiets- en voetgangersverbinding tussen Rivierenbuurt, station en binnenstad is essentieel”.</i> De Rivierenbuurt heeft op dit moment drie verbindingen met het station en de binnenstad. Een vierde verbinding is wat ons betreft comfortabel, maar niet essentieel. Dit is in de klankbordgroep meerdere keren ingebracht.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	De Rivierenbuurt kent op dit moment inderdaad drie verbindingen met de binnenstad. Het gaat hierbij om het Emmaviaduct, Herewegspoorviaduct en de Blauwe Brug. De gemeenteraad heeft afgelopen voorjaar besloten om de Blauwe Brug te verwijderen. Deze verbinding verliest met de spoorse plannen immers de verbinding met de perrons. Daarnaast zorgt een mogelijke verplaatsing van het busstation van de noordzijde van het Hoofdstation naar de zuidzijde ervoor dat ook dit gedeelte van het gebruik niet meer via de Blauwe Brug zal verlopen. In dit geval blijft het interwijkverkeer over. Een groot deel van de bewoners uit de Rivierenbuurt kan in de toekomst ook via de nieuwe fietstunnel/voetgangerstunnel comfortabel de binnenstad bereiken.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A7.6	<u>Interwijkverbinding (Zie ook reactie op 3.2):</u> Een derde fietsverbinding en vierde voetgangersverbinding met het station is voor ons comfortabel maar niet noodzakelijk. Het belang dat u toekent aan een nieuwe fietsverbinding tussen Rivierenbuurt, station en binnenstad is niet te rijmen met het feit dat u met de ombouw van de ringweg zuid de fietstunnel onder de A7 en daarmee een fietsroute tussen de Rivierenbuurt en Helpman schrapt. De door u gewenste nieuwe fietsroute Binnenstad, Station en de Rivierbuurt had in combinatie met de bovengenoemde fietsroute Rivierenbuurt /Helpman een lange, doorgaande fietsroute kunnen worden.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	De interwijkverbinding via de stationspassage en fietstunnel is bedoeld voor langzaam verkeer met herkomst of bestemming in het Hoofdstation en in de Rivierenbuurt, maar ook zeker de toekomstige kop van de Rivierenbuurt waar in de toekomst rond het station functies zullen verschijnen van regionale importantie. Deze functies zijn niet alleen gebaat bij een goede OV-bereikbaarheid, maar ook met een comfortabele route naar de binnenstad. Vanuit dit perspectief zijn de routes via Emmaviaduct en Herewegviaduct een 'omweg'. Binnen Aanpak Ring Zuid wordt de fietsverbinding tussen de Rivierenbuurt en de Papiermolen opnieuw beschouwd. Dat gebeurt in het kader van de reparatie van het Tracébesluit over de zuidelijke ringweg. Daarover is dit voorjaar meer bekend. Uiteraard is fietsverkeer gebaat bij fijnmazigheid van infrastructuur. De hoofdfietsroutes richting de zuidelijke wijken lopen echter via Hereweg en Vondellaan.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A8	Plangrens		
A8.1	Ons is niet overal duidelijk op welke gronden de plangrenzen zijn gekozen. Aan de westzijde vallen Regentes, KPN borg en het Cascadeplein eronder terwijl die gebouwen 'conserverend bestemd'. Aan de oostzijde van het Stadsbalkon vallen het fietspad en het huidige busstation erbuiten. Het had voor de hand gelegen wanneer dit gebied integraal betrokken was bij de planvorming	24 (Vrienden van de stad Groningen)	We begrijpen dat dit verwarrend kan zijn. De begrenzing van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen is bepaald aan de hand van de nu uitgewerkte plannen van het project Groningen Spoorzone. De inhoudelijke uitwerking staat in het document Station Groningen Ruimtelijk Functioneel Ontwerp van januari 2015. Er zijn twee uitzonderingen: er staan in het voorontwerp bestemmingsplan twee varianten van de busonderdoorgang in omdat we nog niet wisten welke variant het zou worden. Daarnaast is al rekening gehouden met het mogelijk verplaatsen van het busstation. Het besluit hierover is echter nog niet genomen. Daarom is ook nog niet duidelijk wat er in de toekomst met de locatie van het huidige busstation gaat gebeuren. Voor de noordzijde van het Hoofdstation maken we in 2017 een ruimtelijk plan, pas daarna kan er sprake zijn van een bestemmingsplan voor dit gebied. We hebben er voor gekozen om het gebied aan de westzijde van het Hoofdstation wel op te nemen in het bestemmingsplan ondanks dat niet tot de scope van het project hoort. Dit heeft te maken met het feit dat de 'looptijd' van dit bestemmingsplan van het betreffende gebied was verlopen. Om deze reden nemen we dit gebied conserverend mee in het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A8.2	Waarom is het gebied ten zuiden van het plangebied, begrenst door Emmaviaduct, Parkweg en Achterweg, buiten dit Voorontwerp gehouden? Aan welke invulling wordt hiervoor gedacht? Welke gevolgen kunnen hieruit voortvloeien qua verkeersbelasting, woongenot etc. voor de aangrenzende woongebieden? Wat kunnen wij verwachten van 'Voor stationsgebied-zuid volgt op een later tijdstip een nieuw bestemmingsplan, nadat voor dit gebied een ruimtelijke visie is uitgewerkt' (p.51).	18	Voor dit gebied is nog niet duidelijk welke invulling het krijgt en hierdoor weten we ook nog niet welke effecten er zijn voor de omgeving. Om deze reden is dit gebied dan ook buiten het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen gelaten. Het komende jaar gaan we werken aan een ruimtelijk plan voor dit gebied. Vervolgens dient dit ruimtelijk plan nog worden vertaald in een nieuw bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan worden dan ook alle effecten van het ruimtelijk plan opgenomen. In 2017 gaan we aan de slag met het ruimtelijk plan voor de noordzijde. Als de inhoudelijke keuzes duidelijk zijn, maken we als nodig ook daarvoor een aangepast bestemmingsplan.  Afbeelding 2: Voorzijde en zuidzijde Hoofdstation

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A8.3	Wij vinden dat de zuidelijke plangrens verder zuidwaarts moet opschuiven, zodat de effecten en ingrepen van uw Stationsplan op onze woon-en leefsituatie in één bestemmingsplanprocedure worden ondergebracht.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt), 20	Doordat nog niet duidelijk is welke invulling het gebied tussen het beoogde busstation en de Parkweg krijgt, is het niet mogelijk om de zuidelijke plangrens van het bestemmingsplan te verschuiven. Voor dit betreffende gebied dient eerst een ruimtelijk plan te worden opgesteld. Daar gaan we dit jaar mee aan de slag. Wij begrijpen uw behoefte aan een groot integraal plan. Alles hangt immers met elkaar samen. Maar het is ook eerlijk om te zeggen dat dergelijke grote, integrale plannen ingehaald kunnen worden door de tijd. Dat is afgelopen jaren wel gebleken. Juist daarom kiezen we ervoor om een project in delen te ontwikkelen, waarbij we deze delen telkens toetsen op integraliteit en langs de lat leggen van overkoepelende visies zoals de structuurvisie Stad op Scherp. De zaken met de langste voorbereidingstijd die zeker nodig zijn pakken we eerst aan, en die met een kortere voorbereidingstijd wat later. Zo streven we ernaar dat we in 2021 een <i>up-to-date</i> plan in afronding hebben passend bij Groningen. Het opknippen in deelprojecten biedt tevens het voordeel dat er veel ruimte is voor inbreng en het inspelen op actualiteiten.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A9	Planologie		
A9.1	Van welke 'verouderde planologische regelingen' (p.7) is sprake in de wijken ten zuiden van het plangebied? Hoe ziet de actualisering daarvan eruit voor de wijken ten zuiden van het plangebied?	18	Voor het gebied tussen het plangebied en het woongebied aan de zuidkant geldt nu een actueel bestemmingsplan, nl. het bestemmingsplan Oud-Zuid. Dit heeft betrekking op de Rivierenbuurt, incl. de woningen aan de Parkweg-noordzijde, en op het Davidstraatkwartier (Viaductstraat e.o.). Voor 'de wijken ten zuiden van het plangebied' is voorlopig dan ook geen actualisering aan de orde (het bestemmingsplan Oud-Zuid is vastgesteld op 27 mei 2009, dus actualisering zal uitgaande van de herzieningstermijn in de Wet ruimtelijke ordening uiterlijk voor 27 mei 2019 moeten plaatsvinden). Van een verouderde planologische regeling is alleen sprake bij het gebied dat overblijft van het bestemmingsplan Station e.o. Dit is het gebied tussen het plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan en de woonbebouwing aan de Parkweg. Hiervoor wordt een bestemmingsplan gemaakt nadat eerst een ruimtelijke visie voor dit gebied is ontworpen.
A9.2	Kan dit voorontwerp wijzigingen noodzakelijk maken in het bestemmingsplan Oud-Zuid? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? N.B.: Ten tijde van deze reactietermijn is dit bestemmingsplan, evenals de genoemde plannen op p.51, niet raadpleegbaar via de gemeentelijke website.	18	Het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen wijzigt het bestemmingsplan Oud-Zuid alleen voor zover het betreft een klein gedeelte van de Blauwe Brug, de openbare ruimte (tussen het PostNL-gebouw en de rij woningen aan de Viaductstraat, een strook tussen het spoor en de Viaductstraat en een gedeelte van de Herebrug. Met uitzondering van het bestemmingsplan Station e.o. zijn alle plannen raadpleegbaar op www.gemeente.groningen.nl/projecten-en-bestemmingsplannen alleen sommige, zoals Oud-Zuid, zijn daarop alleen in PDF beschikbaar.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A10	Waarde van woningen		
A10.1	We hebben geen informatie over de verwachte waarde van onze woning. Het is denkbaar dat de waarde van de woningen toeneemt. Maar tegelijk is het ook mogelijk dat de waarde afneemt (bv als gevolg van toenemende drukte rond evenementen die allen via de Parkweg naar station zuidzijde zullen verplaatsen). Graag zien wij een onderbouwing van de verwachte woningwaarde. Bij verschillen zou een compensatie gepast zijn. Ook ontvangen wij graag cijfers met betrekking tot de waarde van woningen gedurende bouwwerkzaamheden. De plannen voorzien in enkele jaren van werkzaamheden. Los van de mogelijke geluidshinder, kunnen wij ons goed voorstellen dat dit (tijdelijk) impact kan hebben op de waarde van de woning. We zouden in het onverhoopte geval van een verkoop gedurende de verbouwingsperiode dan ook graag schadeloos worden gesteld.	11	Er bestaat geen wettelijke verplichting om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan een taxatie uit te voeren naar de waarde van onroerende zaken. Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning door het bestemmingsplan wordt verminderd, kunt u op grond van de Wet ruimtelijke ordening om een tegemoetkoming vragen. We begrijpen uw zorgen over toenemende verkeersbewegingen. Wij zijn dan ook voornemens de ontsluiting van het beoogde busstation niet via woonstraten te laten verlopen. We zien mogelijkheden in aanpassing van het Emmaviaduct. Die werken we dit jaar verder uit en zullen we met de buurt bespreken. Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning vermindert door uitvoering van een project, dan kunt u een verzoek doen tot compensatie vanwege planschade. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke planschadebeoordelingscommissie. Pas bij een vastgesteld bestemmingsplan kunt u hier een beroep op doen. Meer over de planschadevergoeding kunt u vinden op https://gemeente.groningen.nl/producten/planschadevergoeding-aanvragen Voor het uitvoeren bouwwerkzaamheden worden geen taxaties van woningen uitgevoerd. Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning door de bouwwerkzaamheden tijdelijk verminderd, kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke nadeelcompensatiebeoordelingscommissie. Meer informatie over nadeelcompensatie kunt u vinden op https://gemeente.groningen.nl/regelingen/algemene-nadeelcompensatie-verordening-gemeente-groningen

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A11	Toekomstvastheid		
A11.1	Houd qua ruimte nu al rekening met de toekomstige aanleg van een spoorverbinding naar Heerenveen (en verder naar Lelystad/Amsterdam). Gezien de verwachte groei van het aantal inwoners in Groningen en de toenemende behoefte vanuit de Randstad aansluiting te krijgen op een spoorverbinding naar Hamburg en verder, is de kans heel groot dat ergens in het volgende decennium alsnog zal worden besloten tot de aanleg van een spoorverbinding richting Heerenveen, Lelystad en Amsterdam. Door hier nu al rekening mee te houden kunnen t.z.t. veel kosten worden bespaard en kan bovendien daarmee ook een positieve bijdrage worden geleverd aan het versnellen van een dergelijke beslissing tot aanleg van de Zuiderzeelijn.	6	De plannen voor het project Groningen Spoorzone worden zo toekomstvast mogelijk uitgevoerd, waarbij ruimte is gereserveerd voor mogelijke toekomstige spoorverbindingen. Zo hebben we aan de westkant ruimte vrijgehouden voor een eventuele spoorlijn naar Heerenveen.
A11.2	De stad Groningen groeit naar 270.000 inwoners, althans het heeft die ambitie. Maak het daarom mogelijk dat er in de toekomst alsnog ruimte is voor een (stads)tram.	6, 7	De plannen van Groningen Spoorzone zijn geschikt voor een tram. Zo zorgen we er bijvoorbeeld voor dat door de busonderdoorgang in de toekomst ook een tram zou kunnen rijden.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
A11.3	Het is zeer gewenst om ruimte vrij te houden voor een eventuele Zuiderzeelijn, dan wel een spoorverbinding naar Hamburg.	7, 13	De plannen voor het project Groningen Spoorzone worden zo toekomstvast mogelijk uitgevoerd, waarbij ruimte is gereserveerd voor mogelijke toekomstige spoorverbindingen. De door u genoemde verbindingen passen in de gereserveerde ruimte.
A12	Overig		
A12.1	In hoeverre is voor de bouw van de busonderdoorgang, voetgangerstunnel en fietstunnel rekening gehouden met extra kosten om het risico van instortingen door aardbevingen zo klein mogelijk te houden? En wie betaalt die extra kosten?	15	Alle bouwwerken zullen we aardbevingsbestendig laten bouwen. De eventuele meerkosten worden in rekening gebracht bij de NAM.
A12.2	Het vernieuwde station ziet er fantastisch uit. En hoe eerder er begonnen kan worden, hoe beter.	8	Hartelijk dank voor uw reactie.

2B. Ruimtelijk plan stationsgebied zuidzijde

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B1	Ontsluiting stationsgebied zuidzijde		
B1.1	Er wordt gesproken over de noodzaak de Rivierenbuurt aan te laten sluiten op de binnenstad. Ook een fietsroute onder het stationsgebied door moet daaraan bijdragen. Het plangebied lijkt zich aan de zuidzijde echter te beperken tot het NS-bezit. Hoe die verbinding met de Rivierenbuurt in de praktijk zal moeten gaan worden valt helaas buiten het plangebied. (Ook aan de zuidzijde komt de begrenzing van het plangebied ons niet logisch over.) Vooralsnog loopt de zuidelijke uitgang door op de achterzijde van de woningen aan de Parkweg (visueel nogal armoedig) en hebben de wandelaars de keuze tussen de Zaanstraat richting Emmaviaduct aan de ene zijde en de Achterweg richting Hereweg aan de andere zijde. Kortom, de entree aan de zuidzijde kan nog zo glamoereus worden vormgegeven, die kwaliteit verderop ook waarmaken lijkt een moeilijke zaak te worden. Overigens wordt de noodzaak van een koppeling van de Rivierenbuurt en binnenstad in onze ogen te groot aanzet: het is een gebiedje met een beperkte omvang, van waaruit- behalve misschien vanuit het middenstukje- de	24 (Vrienden van de stad Groningen)	De stedenbouwkundige verbinding tussen het station en de Rivierenbuurt (ongeveer 3,5 ha stedelijke ontwikkeling) valt nadrukkelijk niet buiten het project Groningen Spoorzone, maar wel buiten de scope van het stations project van ProRail. Omdat we meer tijd willen uittrekken om samen met de buurt hier een plan voor te maken is dit gebied niet meegenomen in het bestemmingsplan voor het station. Er is in 2011 door de raad een ontwikkelingsstrategie vastgesteld met een aantal principes hoe de zuidelijke stations entree kan worden aangesloten op de Parkweg. Dit zal het komende jaar verder worden uitgewerkt. De precieze route van de Parkweg naar het station is een verkeerskundige opgave, maar vooral ook een stedenbouwkundige opgave waarbij de Rivierenbuurt na ruim 100 jaar niet meer met de rug naar het station staat, maar op een logische manier een vervolg krijgt tot aan de nieuwe stations entree. De nieuwe (fiets)route naar de binnenstad is altijd additioneel op de bestaande routes via Herewegviaduct en Emmaviaduct. De manier van aansluiten op de Parkweg zal belangrijk zijn voor de betekenis van deze route.

	routes naar de binnenstad via Hereweg en Emmaviaduct de kortste zullen blijven.		
B1.2	<i>“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”</i> Er zijn op dit moment twee fysieke relaties tussen de Parkweg en het gebied ten zuiden van het station: het Hoornsediep/Zaanstraat en de Spaarnestraat. Vanwaar uw noodzakelijkheid? Of doelt u op de noodzakelijkheid van sloop van woningen aan de noordzijde van de Parkweg (tussen het Hoornsediep en Rijnstraat) om een grote fysieke relatie te maken? Wij vinden het ongewenst als de ontsluiting voor auto's en bussen voor het station zuidzijde via de woonstraat Parkweg zou plaatsvinden.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	De directe verbinding van de toekomstige zudentree van het station heeft alles te maken met het feit dat het station geen functie is die verstopt mag liggen in de stad. Vanaf de zuidkant beschouwd, was dat de afgelopen 100 jaar nadrukkelijk wel zo. Ervaringen elders leren ons dat een goede ruimtelijk verbinding met omliggende wijken nieuwe impulsen kan geven. De wens is om langzaam verkeer tussen het station en de zuidelijke wijken (ongeveer 15% van de reizigers) gebruik te laten maken van de zudentree waar dat nu nog via de blauwe brug gaat. We gaan daarom in het ruimtelijk plan voor het stationsgebied zuidzijde op zoek naar een comfortabele verbinding tussen stationsentree en Parkweg. De Parkweg krijgt daarmee een (bescheiden) rol als ontsluiting voor langzaam verkeer richting station. Voor bussen gaan we onderzoeken hoe er een snelle ontsluiting kan komen zonder het woonkarakter van de Parkweg aan te tasten.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B1.3	<u>3.3 - Kaartje toekomstige situatie stationsgebied blz. 17:</u> Op deze kaart zijn de toekomstige verkeersmodaliteiten ingetekend. Waarom wordt voor het autoverkeer de Parkweg, die buiten het plangebied ligt ingetekend terwijl het voetgangers en fietsverkeer aan de zuidzijde stopt bij de plangrens? En waarom wordt de Parkweg, die tussen Het Hoornsediep en de Rabenhauptstraat een 30 km weg is ingetekend alsof het zoals het Parkweg- en Emmaviaduct en de Stationsweg een hoofdverkeersweg is?	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	Het betreffende kaartje laat zien welke verkeersmodaliteit waar rijdt/loopt. Het gaat hierbij alleen om verbindingen waarvan duidelijk is waar ze exact liggen. Voor de fietsers/voetgangers is dat aan de zuidzijde van het Hoofdstation nog niet duidelijk. Voor de Parkweg is wel bekend dat hier auto's rijden, al delen we wel uw mening dat het gebruik van de Parkweg van een hele andere orde grootte is dan van de Stationsweg. Het kaartje beoogt niet de intensiteit van de betreffende weg aan te geven.
B1.4	Hoe komen auto's vanaf de Parkweg en bussen vanaf de Parkbrug bij de zuidzijde van het station? Gaan deze over het Hoornsediep of via de Parkweg en de Spaarnestraat rijden of via een klein stukje Parkweg en een doorsteek, die mogelijk wordt door de sloop van woningen aan de noordzijde van de Parkweg, naar het Station Zuidzijde? En hoe rijden straks de bussen op het Park- en Emmaviaduct naar het Station zuidzijde? Gaan deze rijden over de Brailleweg, dan wel het Hoornsediep of via een klein stukje Parkweg en met een doorsteek, die mogelijk wordt door de sloop van woningen aan de noordzijde van de Parkweg, naar het Station?	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze auto's en bussen aan de zuidzijde van het Hoofdstation komen. Dit gaan wij uitwerken in het ruimtelijk plan dat in 2016 voor het gebied ten zuiden van het Hoofdstation wordt opgesteld. We streven ernaar de ontsluiting van het busstation niet via woonstraten te laten verlopen. Daar moeten we een andere oplossing voor zoeken. Eerste schetsen wijzen uit dat die mogelijkheden er zijn. Daarbij kunt u denken aan aanpassingen aan het Emmaviaduct waardoor de ontsluiting langs die weg verloopt.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B1.5	Hoe gaat de fietsroute vanaf de plangrens verder zuidwaarts lopen? Wordt er aangesloten op de Spaarnestraat of worden er woningen langs de Parkweg noordzijde gesloopt voor een nieuwe doorbraak?	21	We weten nog niet hoe de fietsroute zal lopen. De ligging van de toekomstige fietsroute vanaf de uitgang fietstunnel naar de Rivierenbuurt wordt meegenomen in het ruimtelijk plan in dat 2016 voor het gebied ten zuiden van het Hoofdstation wordt opgesteld.
B2	Ontwerp		
B2.1	De voetgangerstunnel onder de sporen door krijgt aan de zuidzijde een riant vormgegeven glooiende entree, aan de noordzijde eindigt hij in trappen. Aan de zuidzijde komen alle bussen. Dat betekent dat de zudentree zowel qua uitstraling als qua functies de belangrijkste wordt. De hoofdingang/-uitgang van het station keert zich op deze wijze af van de binnenstad.	24 (Vrienden van de stad Groningen)	Het toekomstige station is rond de perrontunnel georganiseerd. De noordelijke perrons zijn voor regionale treinen, de zuidelijke voor nationale treinen en het meest zuidelijke voor het (toekomstige) busstation. Deze organisatie heeft te maken met de lay-out van sporen en busbanen. Uit onderzoek blijkt dat zo'n 85% van de reizigers bestemming/herkomst aan de noordzijde van het station zal hebben, waardoor dit verreweg de meest belangrijke zijde van het station blijft. Het noordelijke stijgpunt met (rol)trappen en een lift komt uit bij de monumentale stationskappen en direct achter de monumentale stationshal. Door het verplaatsen van sporen en de winkeltjes zal het monumentale deel van het station door de reizigers nog beter ervaren kunnen worden. Aan de zuidzijde is ruimte om het nieuwe stationsplein een vloeiende overgang met de passage vorm te geven. Dit moet tevens een buurtplein voor de Rivierenbuurt worden met een verscheidenheid aan stedelijke functies, maar zal in de praktijk niet de drukste kant van het station worden. Dit jaar werken we de invulling van het gebied aan de zuidzijde van het Hoofdstation verder uit met buurt en andere betrokkenen.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B3	Bestaande bebouwing		
B3.1	Wij zijn Gruno's Postharmonie (www.gph.nl) en wij huren een repetitieruimte aan Spaarnestraat 3. De ruimte is eigendom van PostNL. Medehuurder is het Politie Orkest Noord-Nederland (PONN). Wij realiseren ons dat deze plannen op termijn consequenties hebben voor onze ruimte, maar een andere ruimte zoeken kost tijd en geld. Dus zo'n stap zet je het liefst alleen als dat echt nodig is. Als stakeholder in het gebied willen wij daarom graag op de hoogte worden gehouden van de plannen.	4	Uw repetitieruimte ligt in het gebied waarvoor we in 2016 een ruimtelijk plan gaan opstellen. We zullen u op de hoogte houden van de vorderingen van dit plan.
B3.2	<u>3.1 Laatste alinea:</u> <i>"De bebouwing direct grenzend aan de zuidzijde van het stationsgebied wordt getypeerd als kleinschalige woonbebouwing."</i> Wij vinden onze aan aaneengesloten, seriematige woonblokken van 100 m en 250 m lengte en ca. 12 m hoog geen kleinschalige woonbebouwing.	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	Beneden-boven-woningen zijn voor Groningen in de wijken rond de binnenstad vrij gebruikelijk. Het is een stedelijke manier van wonen, maar komt niet in aanmerking voor de term 'hoogstedelijk' of 'grootschalig'. Gestapelde bouw zoals de woningenbouw van bijvoorbeeld De Regentes of de Dinkelflat kunnen wel als zodanig getypeerd worden. Een schaalstudie van het toekomstige gebied tussen Parkweg en Stationsentree zal onderdeel zijn van het maken van het ruimtelijk plan.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B3.3	<u>Stadsentree:</u> <i>“Met de transformatie van de zuidelijke ring vormen de Brailleweg, 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.”</i> U vindt dus dat de bestaande situatie weinig tot geen allure heeft? En hoe wilt u een entree met allure en nieuw elan bereiken; de route van het Julianaplein tot aan het Verbindingskanaal is ca. 1 km lang. Er ligt ca. 150 m¹ onbebouwd Stationsgebied Zuid aan deze route. Dat is wel heel weinig om uw ambitie te kunnen realiseren (van de onbebouwde terreinen aan de overzijde van het water, de Grunobuurt, is het beeld in grote lijnen bekend). Of vindt u dat bebouwing en infrastructuur die volgens u niet bijdragen aan een entree met allure en een nieuw elan gesloopt moeten worden om deze ambitie te kunnen realiseren?	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	Met de vaststelling van de Ontwikkelstrategie uit 2011 heeft de Gemeenteraad een voorkeur uitgesproken voor het ontmantelen van het Parkwegviaduct. Dat werd behalve als een soepele verkeersafwikkeling vooral gezien als een visuele barrière voor de (woon)bebouwing aan het Hoornsediep. Tot de jaren zestig woonden mensen hier aan het water, nu wordt de sfeer bepaald door autoverkeer. Het idee is dat de stad een mooie entree verdient die bovendien bijdraagt aan het ontwikkelen van het stationsgebied. Het slechte voorbeeld van het Cascadecomplex en KPN Borg die geen relatie hebben met de stadsentree, anders dan dat ze ernaast staan, willen we aan de zuidzijde niet herhalen. De uitwerking van het concept Emmaboulevard en alternatieven hierop (met of zonder viaduct) zal plaatsvinden in het kader van de studie naar verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het station en de toekomstige ontsluiting die dit busstation nodig heeft richting Julianaplein. De studies zullen onderdeel uitmaken van de dialoog die we met omgeving zullen voeren over het ruimtelijk plan zuidzijde.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
B4	Effecten		
B4.1	Ik heb een woonhuis aan de Parkweg, waarvan de achtertuin grenst aan het stationsgebied. Hier ligt nu een ruime groenstrook met bomen en bosjes. Mijn zorg gaat over geluidsoverlast door het geplande busstation. Om dit te beperken en het uitzicht groen te houden pleit ik voor een ruime groenzone tussen de achterzijde van de woningen en het geplande busstation. Dat vind ik voor het woonplezier van de huizen aan de noordzijde van de Parkweg van groot belang.	1	Het besluit over het busstation is nog niet genomen. Als hiertoe wel wordt besloten, dan worden geluidsmaatregelen getroffen. Het gaat hierbij om geluidsschermen en geluidsabsorberende beplating in de busonderdoorgang. De geluidseffecten zoals beschreven in het Voorontwerp bestemmingsplan gaan uit van een 'worst case' situatie zonder geluidsmaatregelen. Uw suggestie over het groene uitzicht heeft betrekking op het gebied tussen de woningen Parkweg en de plangrens van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen. Voor de invulling van dit tussenliggende gebied wordt een ruimtelijk plan opgesteld, waarbij uw suggestie wordt betrokken. We zullen omwonenden uitnodigen mee te denken over de invulling van het gebied.

2C. Ruimtelijk plan stationsgebied noordzijde

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
C1	Stadsbalkon		
C1.1	Verwijder het stadsbalkon. De ondergrondse fietsenstalling moet blijven maar het stadsbalkon is een verschikking; een doorn in het oog van iedere Groninger. Het is weliswaar functioneel maar qua zichtlijnen en esthetiek zeer storend. Suggesties ter verbetering: - Uitdiepen zodat deze volledig onder de grond komt te liggen - Alle bussen naar de achterzijde van het station. Inrit diepere fiets parkeergarage kan dan vanaf oude busplaatsen. - Een mooi open park voor het station, met een fontein en bankjes. Heerlijk om zomers voor het station te wachten. - Verbeter de route vanaf de taxi's naar de stationshal en vice versa. Deze route is nu een regelrechte ramp, zeker voor bejaarden en mindervaliden.	6, 7, 9, 10	Dat de meningen over het Stadsbalkon uiteenlopen, is ons bekend. Het project Groningen Spoorzone voorziet in eerste instantie alleen in een verbeterde looproute tussen de stationshal en de Werkmanbrug. Daarbij zullen we ook de toegankelijkheid verbeteren en hoogteverschillen bij op- en afstappen zoveel mogelijk wegnemen. Overige maatregelen aan de voorzijde van het Hoofdstation zijn nog niet voorzien. Wel gaan we in 2017 een ruimtelijk plan voor de noordzijde van het Hoofdstation opstellen. Daarbij is de taxistandplaats een van de functies die we beter bereikbaar willen maken. Sloop van het stadbalkon is vooralsnog niet aan de orde. Dat heeft ermee te maken dat het stadsbalkon als fietsenstalling zeer goed functioneert. Er staan ruim 5000 fietsen in. Het zou een grote en zeer kostbare opgave zijn om deze fietsen elders onder te brengen.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
C1.2	Ons grootste punt van zorg is de toekomstige functie van de ruimte voor het station. De route over het stadsbalkon naar de hoofdentree wil men verbeteren. Er staat: <i>'het stadsbalkon zal beter aansluiten op zijn omgeving door de hoogteverschillen op te lossen.'</i> Een cryptische formulering, want wordt nu bedoeld dat het balkon verlaagd wordt of wordt bedoeld dat de omgeving wordt verhoogd. Het bestemmingsplan zou hierover informatie moeten bevatten, maar die ontbreekt. Het valt echter te vrezen, dat alle aanpassingen aan het stadsbalkon lapmaatregelen zullen blijken te zijn. Sloop van het balkon en het aanleggen van een nieuwe, eventueel grotere fietsenkelder lijkt ons de enige goede oplossing. Maar de belangrijkste vraag: wie gaat het plein straks gebruiken? Bussen komen er niet meer, fietsers gaan er grotendeels onderdoor. Kiss&Ride en de taxi's verhuizen naar het westelijk deel van het perronplein. De enigen die er nog iets te zoeken zullen hebben zijn de voetgangers naar en van het centrum. Dat zullen er niet meer zijn dan het aantal dat nu de Werkmanburg oversteekt. Op die smalle brug lijkt het soms wel druk, maar als je die mensen	24 (Vrienden van de stad Groningen)	Er heersen brede positieve gevoelens voor het op termijn volledig ondergronds maken van de fietsenstalling onder het voorplein. Dit betekent dat er draagvlak is om de stalling te slopen. De stalling functioneert echter zeer goed en is nog geen 10 jaar oud. Er zijn bovendien geen middelen beschikbaar om deze omvangrijke operatie nu toe te voegen aan de scope van het project. Bij de bouw van een dergelijke fietsenstalling wordt bovendien gebruik gemaakt van landelijke subsidies. Daar zullen we niet opnieuw aanspraak op kunnen maken voor dat deel van de fietsen wat nu in principe goed gestald kan worden. Dit betekent dat we de ambities om een voor Groningen passend stationsplein te maken moeten realiseren bovenop het Stadsbalkon. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de manieren waarop het plein kan worden ingericht. Naast de uitstraling van het dek van het stadsbalkon worden vooral het hoogteverschil met de omgeving en de obstakels op het dek als belemmerend ervaren voor de route naar de binnenstad. Door deze obstakels te verwijderen en de omgeving rond het stadsbalkon te verhogen kunnen we dit verbeteren. De verbinding tussen de stationshal en de Werkmanbrug wordt daarmee vloeiender. In het ontwerpproces zal verder worden bekeken of de groene inrichting die het stationsplein tot begin jaren 90 had terug kan komen en daarmee de reiziger meer kan worden uitgenodigd om op het stationsplein te verblijven. Naast de aanpassingen aan het stadsbalkon zal ook de omgeving veranderen. De horecafuncties in het station zullen terrasruimte krijgen op het plein. En de stationsweg zal met het verdwijnen van de bussen een aangenamere groene uitstraling kunnen krijgen. Omdat het stationsplein bijna elk decennium verandert moet deze aanpassing ook niet worden gezien als eindbeeld. De voorgestelde aanpassingen voor

	denkt in de veel grotere ruimte voor het station, dan moet je vrezen dat het een dode boel wordt. Is dat het visitekaartje dat wij stad verdienen?		deze fase moeten echter wel zorgen voor een aantrekkelijke, directe route naar de binnenstad. Berekeningen wijzen namelijk uit dat in 2030 ongeveer 30.000 voetgangers dagelijks gebruik zullen maken van deze route. Dit zal mede komen doordat ingang van de reizigerstunnel recht achter het stationsgebouw komt te liggen. Er vanuit gaan de dat de reizigerstunnel dan ook toegang geeft tot het nieuwe busstation. Ook het aanpassen van de deuren in de stationshal, die nu te weinig capaciteit hebben en de oversteekplaats op de stationsweg, die nu in de verkeerde richting ligt spelen hierin een rol.
--	--	--	---

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
C2	Toegankelijkheid		
C2.1	Graag veel meer rekening houden met mindervaliden en ouderen bij de toegang tot de stationshal. Met name het deel tussen de taxi's en de stationshal is nu uitermate ongeschikt voor mindervaliden en ouderen, zeker met koffers zijn er veel te veel obstakels. Ook het stadsbalkon is totaal ongeschikt door de hellingen.	13	We gaan in 2017 een ruimtelijk plan voor de noordzijde van het Hoofdstation opstellen. Hierin wordt een verbeterde looproute van stationshal naar Werkmanbrug ontwikkeld en is de toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden een prominent aandachtspunt. Tevens zal de routing van en naar de taxi's een onderzoekspunt zijn. We nemen uw suggesties mee als input voor het ruimtelijk plan. Sloop van het stadbalkon is vooralsnog niet aan de orde.
C3	Museumbrug (Werkmanbrug)		
C3.1	Het is een mogelijk het stoplicht bij de Museumbrug te omzeilen. De Stationsweg kan met een (verhoogde) kronkel direct langs het Stadsbalkon en de bebouwing lopen en daar een nieuwe Kiss&Ride vormen (denk aan een terminal op een vliegveld). De voetgangers- en fietserstunnel kan dan daar onderdoor getrokken worden en met een bocht zonder stoplicht op de Museumbrug uitkomen.	2	De noordzijde (binnenstadzijde) van het Hoofdstation maakt op dit moment nog slechts beperkt onderdeel uit van het project Groningen Spoorzone. Voor de noordzijde van het Hoofdstation wordt in 2017 nog een ruimtelijk plan opgesteld, waarbij verbetering van de loopverbinding tussen de stationshal en de Werkmanbrug (= Museumbrug) een belangrijk uitgangspunt is, waarbij we ernaar streven om geen verkeerslichten te hebben bij de Werkmanbrug. Indien de gemeenteraad besluit om het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation rijden er veel minder bussen over de Stationsweg en ontstaan er kansen om de fiets- en voetgangers beter te faciliteren. We zullen uw suggestie betrekken bij dit nog op te stellen ruimtelijk plan.

2D. Algemeen / Overig

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
D1	Communicatie		
D1.1	Wij willen graag geïnformeerd blijven over de plannen.	11	Wij zullen u van de verdere planvorming op de hoogte houden.
D1.2	Grip krijgen op documenten als deze zou vergemakkelijkt worden als de in te tekst voorkomende subkopjes ook in de inhoudsopgave opgenomen zouden worden.	18	Wij nemen kennis van uw suggestie.
D2	Onderzoek		
D2.1	Is de inpassing van het voornemen het trein- en busverkeer te intensiveren in de stedelijke structuur niet een onderwerp van onderzoek? In de bijeenkomsten van zgn. klankbordgroep hebben we op dergelijk onderzoek aangedrongen en toegespitst op de wenselijkheid van een maatschappelijke kosten baten-analyse (MKBA). Ons uitgangspunt voor een dergelijke analyse is de vraag hoe de stad verder kan profiteren van de ingrepen die met de intensivering van de rail- en busverkeer te maken hebben (in hun onderlinge afhankelijkheid).	14, 16, 17, 19 (Wijkvereniging De Rivierenbuurt)	Het voornemen tot intensiveren van het treinverkeer en busverkeer is uitgewerkt in de geactualiseerde netwerkanalyse Groningen – Assen 2030 en de daarbij horende uitwerking voor het openbaar vervoer; de HOV-visie. In deze documenten is ook de onderlinge samenhang en afhankelijkheid nadrukkelijk beschreven. Voor het treinverkeer is dat bovendien uitgewerkt in het Programma Noord-Nederland. We zijn van mening dat voor het project Groningen Spoorzone geen MKBA noodzakelijk is en zien de meerwaarde ook niet. Een MKBA wordt over het algemeen opgesteld om vast te stellen of de investering in een project opweegt tegen de opbrengsten. Het besluit over de investering in Groningen Spoorzone en de benodigde onderbouwing hiervoor, ligt bij de gemeenteraad en Provinciale Staten.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
D2.2	De inspreker kan en wil zich niet op voorhand verenigen met de plannen vanwege de volgende punten: - Het voornemen in de huidige weergave is genomen op niet nader volledig beoordeelde feiten. - Het besluit in zichzelf is tegenstrijdig omdat er ook andere inhoudelijke waardeoordelen van toepassing zijn. - De feitelijke en inhoudelijke problematiek die rond om de gekozen referentiewaarden speelt zijn tot op heden miskend. - De door de betrokken partijen geschreven argumentatie is enkel en alleen gebaseerd op tal van aannames die door de onduidelijkheid van de gekozen variant niet vrij te controleren zijn. - Besluitvorming heeft plaatsgevonden terwijl men weet dat het gepresenteerde te allen tijde door een eigen nieuw besluit naar believen kan worden aangepast in elke maar denkbare richting. - De zorgplicht ten opzichte van het persoonlijk belang wordt in hoge mate door de vertegenwoordigers van de presenterende partijen geschonden dan wel geweld aan gedaan. - Er tal van menselijke negatieve redenen van beïnvloeding van de	25	<i>(Volgens artikel 3, eerste lid, van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 wordt inspraak in principe verleend aan inspraakgerechtigden. Volgens artikel 1, onder d, van de verordening wordt onder inspraakgerechtigden verstaan: ingezetenen van de gemeente Groningen en belanghebbenden. Inspreker is geen ingezetene van de gemeente Groningen. Evenmin is gebleken dat hij belanghebbende is.)</i> De gebruikte formuleringen en het zeer algemene en weinig concrete karakter van de zienswijzen maken het moeilijk hierop een reactie te geven. Voor zover de inspreker doelt op de onderzoeken, die zijn uitgevoerd, en de onderbouwing van het voorgenomen besluit verwijzen wij naar de toelichting van het bestemmingsplan en naar de beantwoording van de overige daarop betrekking hebbende inspraakreacties.

	openbare orde en veiligheid op genoemde locatie zijn aan te voeren welke alleen al op grond van de vooringenomen voorstelling, uitgangspunten, als grond van onhaalbaarheid aangevoerd kunnen worden. - De compensatie voor negatieve handelsbelemmeringen welke uit het voorgestelde voortvloeien voor diverse belanghebbenden wordt nergens aangeboden. - Er tal van zaken dermate prematuur worden weergegeven dat zij strijdig zijn, dan wel op gespannen voet staan met de Crisis-en herstelwet volgens welke een en ander moet worden uitgevoerd. - Het geheel der gepresenteerde stukken is dermate prematuur en onzeker, dat beoordeling in objectieve zin bijna onmogelijk is omdat niet vast staat binnen welk deel van het overkoepelend plan van de ruimtelijke toekomstige plannen wel of niet realisatie is gegarandeerd.		
--	--	--	--



3 OVERLEG: REACTIES VAN OVERLEGPARTNERS

Het Voorontwerp Bestemmingsplan Hoofdstation is toegezonden aan de volgende overlegpartners:

- Commissie Welstandszorg Groningen
- Enexis
- KPN Telecom
- NS Stations
- NS Vastgoed BV
- NV Nederlandse Gasunie
- NV Waterbedrijf Groningen
- ProRail B.V.
- Provincie Groningen
- TenneT TSO (hoogspanningsverbindingen)
- Veiligheidsregio Groningen (externe veiligheid en brandweer)
- Waterschap Hunze en Aa's
- Ziggo

Het is wettelijk voorgeschreven om bij de voorbereiding van een bestemmingsplan(-wijziging) de overlegpartners te betrekken (op grond van art. 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening). De Gemeente Groningen is verantwoordelijk voor de Bestemmingsplannen en de procedures in geval van gewenste bestemmingsplanwijzigingen. Hoewel een aantal overlegpartners onderdeel is van de samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone heeft de Gemeente Groningen alsnog de plannen formeel ter overleg voorgelegd. Onderstaand ziet u de -veelal technische- reacties van de verschillende overlegpartners en het antwoord van de Gemeente Groningen.

3A. NS

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 23	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A.1	<u>Artikel 1 Begrippen:</u> Graag opnemen dat cultuur, ontspanning en culturele voorzieningen (1.27 en 1.28 begrippen) mogelijk zijn in het gebied 'Verkeer- Railverkeer (artikel 6). Bijvoorbeeld om <i>lost and found</i> tentoonstelling, evenementen etc mogelijk te maken.	Aan deze wens wordt tegemoet gekomen. Cultuur en ontspanning is al mogelijk binnen de aanduiding 'gemengd' (voormalig seinhuis). Deze functie zal worden uitgebreid over de gehele bestemming 'Verkeer – Railverkeer'.
3A.2	<u>Artikel 1 Begrippen:</u> Graag opnemen dat cultuur, ontspanning en culturele voorzieningen (1.27 en 1.28 begrippen) mogelijk zijn in het gebied 'Verkeer' (artikel 5). Bijvoorbeeld om <i>lost and found</i> tentoonstelling, evenementen etc mogelijk te maken.	De functie cultuur en ontspanning kan aan de bestemming worden toegevoegd voor zover het de spoorse functies betreft (de aanduidingen "specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 2", 'specifieke vorm van verkeer – voetgangers-/fietsersonderdoorgang' en 'specifieke vorm van verkeer – ondergrondse fietsenstalling').
3A.3	<u>Artikel 4 Dienstverlening:</u> Onder 4.1 onder h graag toevoegen dat 'specifieke vorm van verkeer- kiss and ride' ook gebruikt kan worden als parkeervoorzieningen, logistieke verkeersvoorzieningen, aan en afvoer van goederen.	Deze wijziging is niet nodig. In de bestemming Dienstverlening zijn wegen, fiets- en voetpaden én parkeervoorzieningen al begrepen. Voor zover de bestemming Dienstverlening betrekking heeft op NS-eigendommen / het spooreplacement (betreft overhangende kantoorvleugel KPN-borg) is de grond mede bestemd voor: spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals een station, wachtruimten en perrons. Hiervoor is de aanduiding 'railverkeer' op de verbeelding opgenomen. Daarnaast is ter plaatse de functie kiss-and-ride toegestaan (d.m.v. de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - kiss and ride').
3A.4	<u>Artikel 4 Dienstverlening:</u> Onder 4.1 onder j graag opnemen dat onder 'additionele voorzieningen' onder meer een vuilplein is begrepen	De toevoeging 'vuilplein' is niet noodzakelijk. Deze functie komt binnen de bestemming Dienstverlening niet voor. Overigens is een milieustraat ten behoeve van de spoorwegen inherent aan de bestemming 'Dienstverlening', aangezien deze bestemming tevens de functie spoorwegverkeer omvat, en dus niet uitgesloten.

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A.5	<u>Artikel 5 Verkeer:</u> NS begrijpt artikel 5.1. onder h zo dat ter plaatste horeca 1, 2, 3 is toegestaan. Zie in dit verband ook pagina 52 van de toelichting. Voor zover het de bedoeling is dat enkel horeca 2 is gestaan, is zulks voor NS te beperkend. Om de objecten te kunnen exploiteren zal tenminste horeca 1, 2 en 3 mogelijk moeten worden gemaakt.	Detailhandel en horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3 zijn toegestaan tot een netto vloeroppervlak van in totaal 500 m2.
3A.6	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Het stationsgebouw is bestemd als (sdh-dh3). NS begrijpt artikel 6.1 onder g sub 1 zo dat in het stationsgebouw naast detailhandel Horeca 1, 2, 3 en 4 is toegestaan. Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting. Voor zover het de bedoeling is dat enkel horeca 3 is toegestaan, is zulks voor NS te beperkend. Om het stationsgebouw te kunnen exploiteren zal tenminste horeca 1, 2 en 3 mogelijk moeten worden gemaakt.	Detailhandel en horeca zijn binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' toegestaan op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 3' (het stationsgebouw) en de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 4' (het perroneiland). Daarnaast zijn deze functies toegestaan binnen de bestemming 'Verkeer', voor zover aangeduid als 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 2' (de zuidelijke stationsentree). Binnen de aanduidingen 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 2' en 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 4' is de omvang van deze functies gelimiteerd tot een netto vloeroppervlak van 500 m2, respectievelijk 650 m2. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – detailhandel en horeca 3' (het stationsgebouw) geldt geen oppervlaktebeperking. De horeca is op alle genoemde locaties toegestaan in de vorm van horeca – 1, horeca – 2 en horeca – 3. Aanvullend zijn volgens het voorontwerp bestemmingsplan buiten de genoemde functieaanduidingen detailhandel en horeca mogelijk tot een netto vloeroppervlak van 25m2 per vestiging. De maatvoering voor deze kleinschalige voorzieningen zal in het ontwerp bestemmingsplan naar aanleiding van het overleg met NS Stations worden verruimd. Zie hiervoor de beantwoording bij reactie nr. 3A.8.
3A.7	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Een deel van het nieuwe perron is bestemd als (sdh-dh4). NS begrijpt dat artikel 6.1 onder g sub 2 zo dat dat ter plaatse naast	Zie het antwoord bij 3A.6. Horeca 4 is niet toegestaan.

	detailhandel horeca 1,2,3 en 4 is toegestaan. Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting. Voor zover het de bedoeling is dat enkel horeca 3 is toegestaan, is zulks voor NS te beperkend. Om de objecten te kunnen exploiteren zal tenminste horeca 1,2 en 3 mogelijk moeten worden gemaakt.	
NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A.8	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.1 onder g sub NS heeft tenminste 30 m2 netto vloeroppervlakte nodig om bijvoorbeeld de nieuwe standaard kiosken te kunnen exploiteren.	In nader overleg met NS Stations is besloten de maximale oppervlakte te verruimen tot 40 m2 per vestiging. Tevens is de maximale bouwhoogte verhoogd tot 4 meter.
3A.9	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> NS begrijpt artikel 6.1 onder g sub 2 verder zo dat de m2's onder sub 3 niet in mindering worden gebracht op de 650 m2 uit sub 2. Met andere woorden, NS gaat er vanuit dat sub 2 en sub 3 los van elkaar staan. Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting. NS begrijpt artikel 6.1 onder g sub 3 verder zo dat in het gehele gebied 'Verkeer-Railverkeer' detailhandel en horeca 1,2, en is toegestaan (zij het met een beperking van het aantal m2 per vestiging). Zie in dit verband ook pagina 53 van de toelichting.	Dit is juist. Naast de 650 m2 op het perroneiland (en de in oppervlakte niet gelimiteerde mogelijkheden binnen het stationsgebouw) is binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer detailhandel en horeca mogelijk tot een netto vloeroppervlak van 25 m2 per vestiging. Dit zal, zoals gezegd, worden gewijzigd in een netto vloeroppervlak van maximaal 40 m2 per vestiging. Het metrage van deze kleinschalige voorzieningen wordt niet in mindering gebracht op de toegestane oppervlakte op het perroneiland.
3A.10	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.1 onder k graag toevoegen dat 'specifieke vorm van verkeer-kiss and ride' ook gebruikt kan worden als parkeervoorzieningen, logistieke verkeersvoorzieningen, aan- en afvoer van goederen.	Parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan bij de aanduiding 'parkeerterrein'. Het is de vraag of elders binnen de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' behoefte bestaat aan een openbare parkeergelegenheid. Parkeren door het eigen personeel kan als inherent aan de functie spoorwegverkeer worden beschouwd. Dit geldt ook voor logistieke verkeersvoorzieningen en aan- en afvoer van goederen.
3A.11	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.1 toevoegen dat de gronden 'Verkeer-Railverkeer' ook zijn bestemd als dienstgebouw, dat zal worden als kantoor, wacht, werk, verkleed- en ontspanningsruimte ten behoeve van facilitair personeel.	Dit is niet nodig, omdat de gronden al zijn bestemd voor spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals een station, wachtruimten en perrons.

3A.12	<u>Artikel 6 Verkeer-Railverkeer:</u> Artikel 6.2.2. onder h. De bouwhoogte van 3 meter is voor de NS te beperkend. Graag wijzigen in minimaal 3,5 meter. Onder meer in verband met aan te brengen installaties e.d.	zie 3A.8
NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3A.13	<u>Verbeelding:</u> Vlak sdh-dh4 graag over het gehele perronplein uitbreiden. Op dit moment is namelijk nog niet duidelijk waar welke functies op het perronplein komen.	In het vastgestelde Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2.0 is aangegeven dat de commerciële voorzieningen onder de monumentale perronkappen worden gesitueerd. De locatie van de commerciële voorzieningen is volgens ons dus wel bekend.
3A.14	<u>Verbeelding:</u> Vlak sdh-dh2 over een groter vlak uitbreiden. Op dit moment is namelijk nog niet duidelijk waar alle functies aan de zuidzijde zullen komen. In de fietsenstalling moet ook detailhandel mogelijk worden gemaakt.	In het vastgestelde Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2.0 is aangegeven dat de commerciële voorzieningen aan de uiteinden van de reizigerstunnel worden gesitueerd. De locatie van de commerciële voorzieningen is volgens ons dus wel bekend.

3B. N.V. Nederlandse Gasunie

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3C.1	Bij brief/e-mailbericht van 23 november 2015 hebben wij het bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ontvangen. Het plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.	Hiervan wordt kennis genomen.

3C. Provincie Groningen

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 27	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3D.1	De inhoud van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Hiervan wordt kennis genomen.

3D. Tennet TSO B.V.

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3D.1	Binnen de grenzen van het bestemmingsplan Hoofdstation Groningen heeft TenneT noch bovengrondse, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Wij hebben dan ook geen op- en/of aanmerkingen op genoemd plan.	Hiervan wordt kennis genomen.

3E. Veiligheidsregio Groningen

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 26	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3B.1	De veiligheidsregio merkt op dat het aspect externe veiligheid voor het voorliggende bestemmingsplan is beoordeeld door de Omgevingsdienst Groningen. De omgevingsdienst heeft daarbij advies ingewonnen van de veiligheidsregio. Dit advies is verwerkt in de externe veiligheidsparagraaf van het bestemmingsplan. Een volledige uitwerking van het aspect externe veiligheid staat in de externe veiligheidstoets in de bijlagenbundel bij het bestemmingsplan. Hierin is het advies van de veiligheidsregio onverkort overgenomen. Daarom is een nadere advisering door de veiligheidsregio niet nodig. Wel wordt in overweging gegeven de acceptatie van de externe veiligheidsrisico's expliciet door het college van burgemeester en wethouders te laten vaststellen.	Hiervan wordt kennis genomen.

3F. Waterschap Hunze en Aa's

NR.	REACTIE OVERLEGPARTNER, CONTACTNR. 22	REACTIE VAN B&W VAN DE GEMEENTE GRONINGEN
3C.1	Binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Dienstverlening' (artikel 4 en 5) die direct grenzen aan het boezemwater (Hoorns Diep – Verbindingskanaal) een strook met de functie boezemkade van het Waterschap Hunze en Aa's. Aan deze kaden is in het plan niet de dubbelbestemmingsomschrijving; 'Waterstaat-Waterkering' in de planvoorschriften en plantoelichting aangegeven. Wij verzoeken u dit alsnog toe te voegen.	We zullen deze dubbelbestemming opnemen in het bestemmingsplan

4 CONCLUSIE

PostNL-locatie

Toen het *Ruimtelijke Functioneel Ontwerp* in januari 2015 werd vastgesteld, is er gekozen voor een diagonaal spoorkruisende busonderdoorgang. Niet veel later gaf PostNL dat zij het stationsgebied zou willen verlaten. Door de PostNL-locatie bij de plannen van Groningen Spoorzone te betrekken ontstaan er nieuwe mogelijkheden.

Als er wordt gekozen om het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation te verhuizen, kan het busstation 'gestrekt' worden aangelegd. Gestrekt wil zeggen dat alle haltes zich aan één lang busperron bevinden. Een dergelijk busstation is veiliger, omdat voetgangers dan niet hoeven over te steken. Bij deze 'gestrekte' variant is de busonderdoorgang korter. Naast de mogelijkheden voor het busstation en de busonderdoorgang, kan ook de aansluiting van de Rivierenbuurt bij het stationsgebied worden verbeterd. Dat waren voor ons de redenen om deze kansen nader te onderzoeken, om dit met de buurt te bespreken en om de onderhandelingen met PostNL te starten. Op 15 juni is bekend geworden dat wij de PostNL-locatie hebben aangekocht.

Uit de actieve dialoog met de dialoog komt naar voren dat er groot draagvlak is om de PostNL-locatie bij de spoorse plannen te betrekken. Er zijn wel zorgen over de milieu effecten van een busonderdoorgang en busstation. Het aantal parkeerplaatsen is ook een punt van aandacht. Door de korte busonderdoorgang te voorzien van een halfopen groen dak in combinatie met een geluidsabsorberende beplating op de wanden van de busonderdoorgang, zal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens overschreden worden. Bovendien is er nog steeds sprake van een (niet voelbare) afname van trillingen ten opzichte van de huidige situatie. Ook de luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke normen.

Samen met direct aanwonenden werken we de ruimtelijke inpassing van de korte busonderdoorgang verder uit. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn een groene inpassing en het behoud van het aantal aanwezige parkeerplaatsen.

Reacties buiten reikwijdte bestemmingsplan

Er zijn ook verschillende reacties binnengekomen over de planuitwerking voor stationsgebied zuidzijde en noordzijde. Hier gaan we in 2016 (zuidzijde) en 2017 (noordzijde) volop mee aan de slag. We hopen dan weer op een goede samenwerking met de omgeving.

5 INDEXLIJST

GEGEVENS INSPREKER		VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
CONTACTNR.	ORGANISATIE	IN PARAGRAAF	OP PAGINA
1		B4.1	38
2		A1.1, A3.8, C3.1	7, 14, 42
3		A6.1	20
4		B3.1	36
5		A7.1	21
6		A11.1, A11.2, C1.1	30, 30, 39
7		A4.2, A11.2, A11.3, C1.1	17, 30, 31, 39
8		A5.1, A12.2	20, 31
9		C1.1	39
10		C1.1	39
11		A3.1, A3.2, A3.3, A6.2, A10.1, D1.1	9, 10, 10, 21, 29, 43
12		A3.4	11
13		A11.3, C2.1	31, 42
14		A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
15		A1.2, A1.3, A12.1	7, 7, 31
16		A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
17		A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
18		A3.5, A4.4, A7.2, A8.2, A9.1, A9.2, D1.2	12, 18, 22, 26, 28, 28, 43
19	Wijkvereniging De Rivierenbuurt	A2.1, A3.6, A3.7, A4.5, A7.3, A7.4, A7.5, A7.6, A8.3, B1.2, B1.3, B1.4, B3.2, B3.3, D2.1	8, 13, 14, 19, 22, 23, 23, 24, 27, 33, 34, 34, 36, 37, 43
20		A8.3	27
21		B1.5	35
22	Waterschap Hunze en Aa's	3C.1	52
23	NS	3A.1 t/m 3A.14	48 t/m 51
24	Vrienden van de stad Groningen	A4.1, A4.3, A8.1, B1.1, B2.1, C1.2	15, 17, 25, 32, 35, 40

25		D2.2	44
26	Veiligheidsregio Groningen	3B.1	51
27	Provincie Groningen	3D.1	52
28		A4.5	19
29		A4.5	19
30		A4.5	19
31		A2.2	9



COLOFON

Dit reactierapport is een uitgave van project Groningen Spoorzone.
De Stuurgroep Groningen Spoorzone bestaat uit de provincie Groningen,
de gemeente Groningen, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS.
Project Groningen Spoorzone werkt samen met Groningen Bereikbaar.
Fotografie: Suzanne Hinne, ProRail

Project Groningen Spoorzone

Postbus 610 | 9700 AP Groningen | T 050 316 46 74

spoorzone@groningenbereikbaar.nl | www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

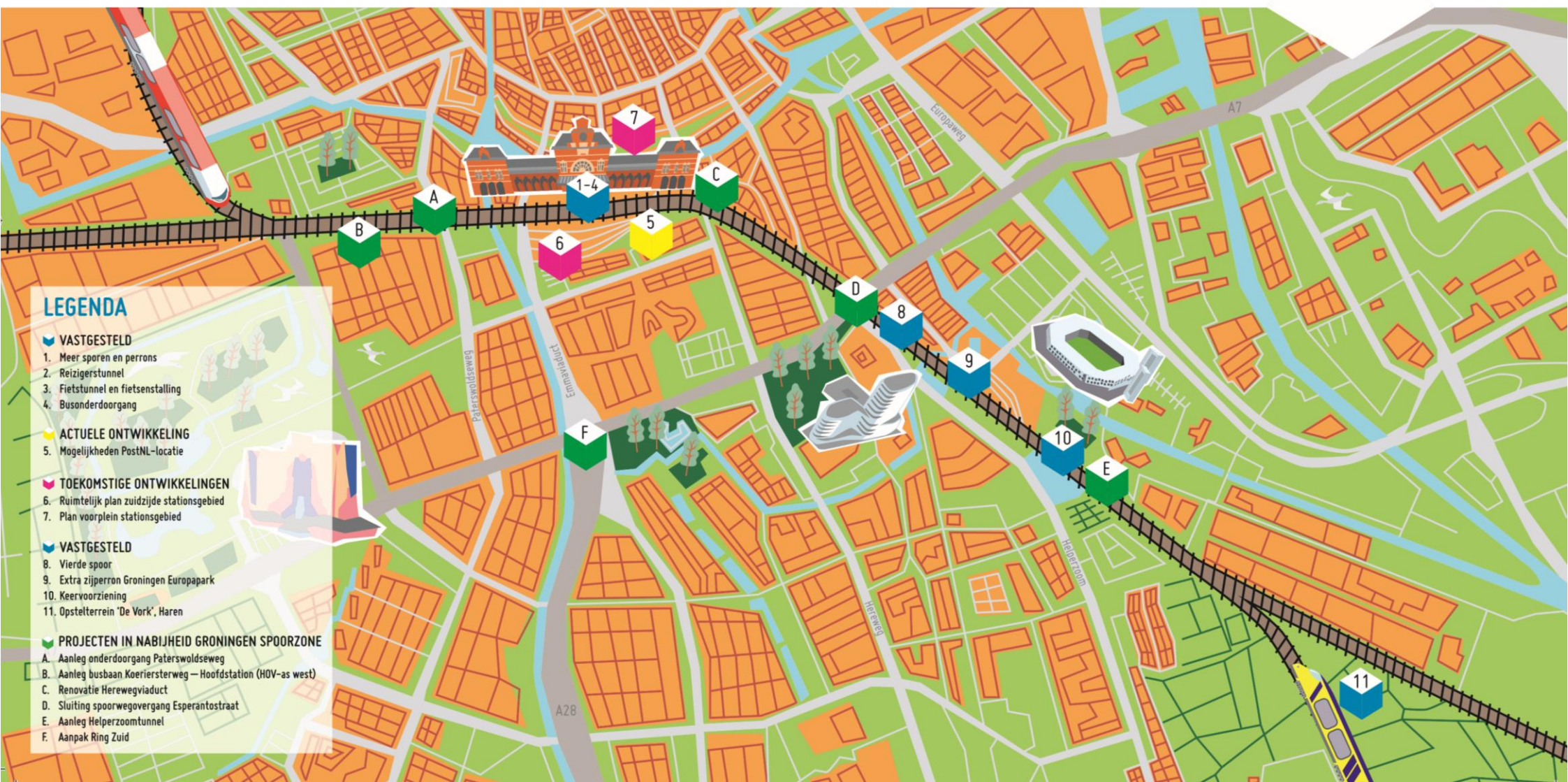
Groningen Spoorzone is een project van:



Met een bijdrage van:



In samenwerking met:



LEGENDA

VASTGESTELD

1. Meer sporen en perrons
2. Reizigerstunnel
3. Fietstunnel en fietsenstalling
4. Busonderdoorgang

ACTUELE ONTWIKKELING

5. Mogelijkheden PostNL-locatie

TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

6. Ruimtelijk plan zuidzijde stationsgebied
7. Plan voorplein stationsgebied

VASTGESTELD

8. Vierde spoor
9. Extra zijperron Groningen Europapark
10. Keervoorziening
11. Opstelrein 'De Vork', Haren

PROJECTEN IN NABIJHEID GRONINGEN SPOORZONE

- A. Aanleg onderdoorgang Paterswoldseweg
- B. Aanleg busbaan Koeriersterweg — Hoofdstation (HOV-as west)
- C. Renovatie Herewegviaduct
- D. Sluiting spoorwegovergang Esperantostraat
- E. Aanleg Helperzoomtunnel
- F. Aanpak Ring Zuid