

H



REACTIERAPPORT GRONINGEN SPOORZONE

JULI 2014



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4	I	Opstelterrein Rouaanstraat (gemeente Haren)	40
	Organisatie en communicatie reactieperiode				
	Vervolg		J	Geluidseffecten	46
	Leeswijzer		J1	Geluidseffecten opstelterrein Rouaanstraat	46
			J2	Geluidseffecten hoofdspoor	47
2	Overzicht van reacties	7	K	Trillingen	49
	A Nut en noodzaak: bereikbaarheid en algemeen	8	L	Procedures/Planologie	50
	A1 Bereikbaarheid Stad en Regio	8			
	A2 Bereikbaarheid Noord-Nederland	9	M	Bouwverlast en compensatie	51
	A3 Algemeen	10	N	Duurzaamheid	53
	B Aanpassingen Hoofdstation tot 2020	12	O	Gerelateerde projecten	54
	B1 Sporen en perrons	12	O1	Aanleg onderdoorgang Paterswoldseweg	54
	B2 Voetgangerstunnel	15	O2	Aanleg busbaan Koeriersterweg – Hoofdstation (HOV-as West)	54
	B3 Winkels en voorzieningen	17	O3	Aansluiting spoorwegovergang Esperantolaan	55
	B4 Monumentale stationsgebouw	19	O4	Aanleg Helperzoomtunnel	56
	B5 In- en uitcheckpoortjes	20	P	Communicatie	57
	B6 Blauwe voetgangersbrug	21	Q	Reacties die niet over Groningen Spoorzone gaan	58
	C Ontwikkeling stationsgebied zuidzijde	24	3	Conclusie	62
	C1 Plein en omgeving	24		Sociale veiligheid	
	D Herinrichting stationsomgeving noordzijde	26		Toekomst van de Blauwe Brug	
	D1 Plein en omgeving	26		Stadsbalkon	
	D2 Busstation	29		Inpassing opstelterrein Rouaanstraat	
	D3 Fietsen	30		Geluid en trillingen	
	E Verkenning bustunnel en fietstunnel	32		Tot slot	
	E1 Bustunnel	32	4.	Indexlijst	66
	E2 Fietstunnel	35		Indexlijst op volgorde van achternaam	67
	F Aanleg vierde spoor naar station Europapark	37		Indexlijst op volgorde van contactnummer	71
	G Aanpassing station Europapark	38			
	H Aanleg keervoorziening	39			

INLEIDING



INLEIDING

Dit rapport behandelt de reacties die zijn ingediend op de plannen voor het project Groningen Spoorzone. Van 25 april tot en met 2 juni 2014 konden belanghebbenden en geïnteresseerden reacties indienen tijdens de actieve dialoog.

Reacties werden vooral gevraagd op de projectonderdelen die nodig zijn voor de nieuwe dienstregeling in 2020. Het gaat daarbij met name om alle aanpassingen aan het spoor (en de maatregelen die daaraan gerelateerd zijn) vanaf het Hoofdstation tot en met het beoogde opstelrein bij de Rouaanstraat (gemeente Haren). De belangrijkste onderdelen zijn:

- Aanpassing Hoofdstation (inclusief aanleg van een voetgangerstunnel onder de sporen door);
- Aanleg vierde spoor tussen Hoofdstation en station Groningen Europapark;
- Aanpassing station Groningen Europapark, inclusief een extra perron;
- Aanleg 'keervoorziening' tussen station Groningen Europapark en het nieuw aan te leggen opstelrein;
- Aanleg van een nieuw opstelrein op de locatie 'Rouaanstraat' (gemeente Haren), bij de splitsing van de spoorlijnen naar Assen/Zwolle en Veendam/Bad Nieuwesches ('de Vork').

Daarnaast werd een reactie gevraagd op:

- De voorgenomen aanleg van een bustunnel, met bijbehorende weginfrastructuur en bushaltes, aan de zuidzijde van het spooreplacement van het Hoofdstation. Deze verbindt de HOV-as West met het huidige busstation aan de Stationsweg.
- De mogelijke aanleg van een fietstunnel onder de sporen door ter hoogte van het Hoofdstation;
- De toekomst van de blauwe voetgangersbrug.

In totaal zijn er 86 reacties binnengekomen, met daarin ruim tweehonderd opmerkingen, vragen en suggesties. Dit rapport bevat alle reacties, met daarbij een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone. De stuurgroep bestaat uit bestuurders van de gemeente Groningen, de provincie Groningen, het Rijk, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail en NS.

Organisatie en communicatie reactieperiode

Groningen Spoorzone heeft voorafgaand aan en tijdens de reactieperiode verschillende informatieavonden en bijeenkomsten gehouden om omwonenden, bedrijven, overige organisaties, reizigers en andere geïnteresseerden uitgebreid te informeren over de plannen. De informatiemarkten in Groningen en Haren trokken in totaal bijna 450 bezoekers.

In de directe omgeving van het Hoofdstation en aan direct aanwonenden van het spoor zijn huis-aan-huis uitnodigingsbrieven verstuurd over de speciale informatiemarkten. Daarbij is benadrukt dat dit het moment was om op de plannen te reageren. Ook omwonenden van het nieuwe opstelrein zijn hierover met een huis-aan-huisbrief geïnformeerd.

Verder is in de regio Groningen-Assen eind april een speciale editie verspreid van de krant van Groningen Bereikbaar, als bijlage bij regionale huis-aan-huisbladen. Een groot deel van deze krant was gewijd aan het project Groningen Spoorzone, met in woord en beeld een toelichting op de plannen. De krant bevatte ook een uitnodiging voor de informatiemarkten en informatie over de reactiemogelijkheden. Uiteraard is ook online volop aandacht besteed aan de plannen en de reactieperiode, via informatiepagina's van gemeente en provincie, via de (sociale) media en via de eigen website www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone. In de digitale bibliotheek op deze website zijn alle documenten beschikbaar gesteld waarop de voorliggende keuzes zijn gebaseerd.

Men kon reageren op de plannen door een brief of een e-mail te sturen, door op de eigen website een digitaal reactieformulier in te vullen of door het inleveren van een reactieformulier tijdens de informatiemarkten.

Vervolg

Naar verwachting stellen de gemeenteraad en Provinciale Staten de plannen in het najaar van 2014 vast. Het gaat dan om de aanpassingen aan sporen en perrons die nodig zijn voor de nieuwe dienstregeling in 2020, het verplaatsen van het opstelrelin, het aanleggen van de voetgangerstunnel en het besluit al dan niet een bustunnel en/of fietstunnel aan te leggen.

Planologische procedures

Voor een aantal planonderdelen wordt nog een wettelijke planologische procedure gevolgd, wanneer besloten wordt ze uit te voeren. Deze procedures bieden ook de mogelijkheid om zienswijzen en beroep in te dienen. Het gaat om de planonderdelen opstelrelin Rouaanstraat (Haren), aanpassingen station Groningen Europapark, aanleg bustunnel en mogelijk voor de aanleg van de fietstunnel. Voor een volledig overzicht van de planologische procedures verwijzen wij u naar de website.

De planning is dat in 2016 de eerste werkzaamheden starten. In 2020 moet deze fase van het plan helemaal zijn uitgevoerd en kan de verbeterde dienstregeling ingaan. De komende jaren gaat Groningen Spoorzone ook de plannen voor het gebied aan de zuidzijde van het station verder uitwerken. Een belangrijk vraagstuk hierbij is het eventueel verplaatsen van het gehele busstation naar deze kant. Ook het aantrekkelijker maken van het voorplein is onderwerp van nadere studie.

Leeswijzer

Dit rapport bevat het antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone op de verschillende reacties, vragen en opmerkingen die tijdens de reactieperiode zijn ingediend. De bijdragen zijn door de projectorganisatie in een tabelvorm gegoten. Elke vraag, opmerking en suggestie wordt individueel beantwoord door de Stuurgroep. Achterin vindt u een indexlijst met de verschillende burgers en organisaties die een reactie hebben ingediend. Zij hebben allemaal een nummer gekregen. Die nummers zijn terug te vinden in het rapport. Als een reactie is ingediend door een organisatie of belangenvereniging dan staat dat bij de reactie aangeven. Het rapport sluit af met de conclusies die de Stuurgroep op grond van alle reacties heeft getrokken.

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, station Noord en 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 forse aanpassingen aan sporen en perrons en het aanleggen van een voetgangerstunnel op het Hoofdstation. Ook wordt onderzocht of hier mogelijkheden zijn voor een bustunnel en fietstunnel. Naar station Groningen Europapark komt een vierde spoor en het opstelrelin wordt verplaatst naar de gemeente Haren.

2 OVERZICHT VAN REACTIES





NUT EN NOODZAAK: BEREIKBAARHEID EN ALGEMEEN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
A1	Bereikbaarheid Stad en Regio		
A1.1	Als in 2017 de trein naar Stadskanaal gaat rijden, trek deze dan via Emmen door naar Meppen (Duitsland).	83	De provincie Groningen onderzoekt op dit moment of het mogelijk is de spoorlijn van Groningen naar Veendam door te trekken naar Stadskanaal. Afhankelijk van de besluitvorming hierover, kan daarna bekeken worden of het mogelijk is deze spoorlijn verder door te trekken naar Emmen en Meppen.
A1.2	Hopelijk komt er een snelle treinverbinding naar Bremen.	60, 83	De eerste onderzoeken naar een snelle treinverbinding tussen Groningen en Bremen zijn al uitgevoerd. Deze onderzoeken laten een positief beeld zien. Daarom wordt nu gewerkt aan een vervolgonderzoek naar deze snelle spoorverbinding. Het is nadrukkelijk de wens van de provincie Groningen om deze snelle verbinding met Duitsland in 2020 te realiseren.
A1.3	Laat straks de treinen van Leeuwarden doorrijden naar Leer. Niet die van Roodeschool.	47	Provincie Groningen onderzoekt de mogelijkheden van een extra sneltrein van Groningen naar Leer (Bremen). Het is eventueel mogelijk om deze te koppelen aan de trein uit Leeuwarden.
A1.4	Graag de trein vanuit Delfzijl laten doorlopen naar Winschoten – Leer.	49	Bij het koppelen van de verschillende treindiensten is gekeken welke overstappen het meest worden gemaakt en naar wat volgens de totale dienstregeling haalbaar en efficiënt is. Daaruit bleek dat de koppeling van de stoptreinen van Roodeschool aan die van Leer de beste keuze is. De sporen worden wel zo aangelegd, dat de koppeling met een andere lijn later altijd nog mogelijk is.
A1.5	Er moet rekening worden gehouden met meer treinen richting Duitsland. Er is haast bij de aanpak spoor Groningen - Leer. Zorg daarbij voor een elektrische verbinding.	83	Op dit moment doet de provincie Groningen onderzoek naar het verbeteren van de spoorverbinding met Duitsland. Het is de ambitie om in 2020 een sneltrein te laten rijden van Groningen naar Bremen (Leer). De vraag of het hiervoor nodig is om dit baanvak te elektrificeren, maakt onderdeel uit van dit onderzoek.
A1.6	Groningen Spoorzone verslechtert de aansluiting van de trein Delfzijl/Roodeschool naar Zwolle en vice versa. Dit omdat de Arriva treinen na Groningen in kwartierdienst verder moeten naar Zuidbroek en verder.	10	Met de aanpassingen binnen het project worden de aansluitingen juist verbeterd. Dit komt doordat de treinen van en naar Zwolle als kwartierdienst gaan rijden en ook de treinen vanuit Delfzijl en Roodeschool gezamenlijk als een kwartierdienst functioneren. Wel is het zo dat de twee treinen van en naar Roodeschool zullen aansluiten op de intercity's van en naar Zwolle en de treinen van en naar Delfzijl zullen aansluiten op de stoptreinen van en naar Zwolle.
A1.7	In het stationsgebied zou de ruimte zodanig moeten worden ingericht dat in de toekomst eventueel een tramlijn vanaf het Hoofdstation richting het centrum (en verder) aangelegd kan worden. Bovendien zouden de sporen op het Hoofdstation zodanig moeten worden ingericht dat in de toekomst eventueel extra treinen naar bijvoorbeeld Heerenveen of een lightrail Assen-Groningen-Zuidhorn ingepast kunnen worden.	80	De huidige herinrichting laat de mogelijkheid open om in de toekomst alsnog een tramverbinding aan te leggen tussen het station en het centrum. Ook de bustunnel wordt zodanig aangelegd dat deze in de toekomst te gebruiken kan zijn voor een tram. Met een spoorlijn naar Heerenveen wordt op dit moment geen rekening meer gehouden. Op de spoorbundel Hoofdstation – Peizerweg is wel ruimte voor extra spoor. Een lightrailverbinding tussen Assen en Zuidhorn is onderzocht, maar dit is niet op een acceptabele wijze te realiseren.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
A1.8	Wat willen jullie eigenlijk met de bereikbaarheid van het station en de binnenstad voor het zuiden van de stad? Het lijkt alleen maar moeilijker te worden om als bewoner van Groningen-zuid naar het centrum te gaan.	1	In beginsel blijven alle bestaande verbindingen voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer vanuit Groningen-zuid naar het stationsgebied en de binnenstad in tact. Een aantal verbindingen zal sneller en/of comfortabeler worden. Zo wordt op de Paterswoldseweg de spoorwegovergang vervangen door een tunnel. De verbinding vanuit De Wijert naar de Vondellaan – Brailleweg wordt ingrijpend veranderd door de reconstructie van het Julianaplein en omgeving, maar alle verbindingen blijven wel in stand. Helaas is het in de plannen van Aanpak Ring Zuid niet gelukt om de bestaande fietsverbinding onder de zuidelijk ringweg nabij De Papiermolen te behouden. Wel komt hier een voetgangersbrug, waar de fiets aan de hand meegenomen kan worden. In het Stationsgebied wordt mogelijk een fietstunnel toegevoegd. Het eventueel verwijderen van de blauwe voetgangersbrug is nog een punt van discussie (zie ook B.6). Dit zal echter zeker niet gebeuren voor er een alternatief beschikbaar is, bijvoorbeeld via een voetgangerstunnel onder het station.
A1.9	Op sommige punten ontstaan door deze plannen een flessenhals. Daarbij zouden een spoor(verbinding) tussen Hoogkerk en Groningen Hoofdstation en tussen Hoofdstation en Noorderstation helpen. En een ruimtereservering voor een vijfde spoor onder het Herewegviaduct door voor mogelijk een extra verbinding met Duitsland.	44	De aangegeven mogelijke spooruitbreidingen zijn niet nodig vanuit de gewenste treindiensten per 2020. Op dit moment is er dan ook geen aanleiding om hiervoor plannen te maken.
A2	Bereikbaarheid Noord-Nederland		
A2.1	Het zou een goede ontwikkeling zijn als de spoorlijn Groningen – Leeuwarden volledig dubbel/enkelsporig zou worden uitgevoerd en volledig onder draad (geëlektrificeerd) zou komen. Ook zou een snelle intercityverbinding met Bremen en Hamburg een impuls kunnen geven aan de regio, de stad en Noord-Duitsland. Die moet dan wel volledig dubbelsporig worden en geëlektrificeerd.	67	<p>Het verbeteren van de spoorlijn Leeuwarden – Groningen is in voorbereiding vanuit het project Extra Snelrein Groningen Leeuwarden (ESGL). In de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau – Milieueffectrapportage Extra Snelrein Groningen Leeuwarden' (mei 2013) wordt op een volledige spoorverduubeling en elektrificatie ingegaan. Daarin staat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Spoorverduubeling: De beoogde dienstregeling in combinatie met de voorziene infrastructuur zal naar verwachting tot een robuuste uitvoering van de dienstregeling leiden die voldoet aan de kwaliteitsnormen die ProRail, vervoerders en concessieverleners afgesproken hebben. Het is daarmee niet kosteneffectief om verder te investeren in infrastructuur om de robuustheid van de dienstregeling verder te verhogen. Het is inderdaad zo dat meer dubbelspoor leidt tot meer flexibiliteit in de dienstregeling. Een geheel dubbelsporig traject is vanuit dat oogpunt een ideale oplossing, maar leidt tot grotere effecten op de omgeving en zeer hoge investeringen die in dit kader niet nodig zijn.</i> <i>Elektrificatie: Het elektrificeren van het spoortraject past niet binnen de beschikbaar gestelde middelen. Bovendien zijn de huidige treinen hiervoor niet geschikt, waardoor aangepaste treinen nodig zouden zijn met bijbehorende kosten.</i> <p>Naar verwachting wordt het Ontwerp Tracébesluit voor dit project medio maart 2015 gepubliceerd en het Tracébesluit in de tweede helft van 2015. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een snellere verbinding tussen Groningen en Bremen. Zie ook A1.2/A1.5</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
A2.2	Aangezien de meeste in Groningen werkzame forensen uit Drachten komen, zou er een spoorlijn naar Drachten aangelegd moeten worden	83	In de periode 2007 – 2012 heeft de provincie Groningen samen met de betrokken gemeenten en de provincie Fryslân onderzoek gedaan naar de aanleg van de spoorlijn Groningen – Heerenveen. Drachten zou ook een station krijgen aan deze spoorlijn. In 2012 is echter besloten te stoppen met de studie naar de aanleg van deze spoorlijn. De kosten (met name voor het beheer- en onderhoud en de exploitatie) bleken te hoog.
A3	Algemeen		Hartelijk dank. Met alle positieve inbreng tijdens de participatie hebben wij de plannen nog verder kunnen optimaliseren.
A3.1	Het plan voor het stationsgebied ziet er goed uit. Complimenten voor de visie en de samenhang van de projecten. De aanpak van het Hoofdstation is goed voor het Noorden.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 7, 53, 76	Het ontwerp gaat uit van de bestaande wet- en regelgeving voor bouwconstructies. Op het station zijn de tunnels al berekend op trillingen van treinen en bussen. Bij de uitwerking van het bestek zullen we bepalen of nadere eisen nodig zijn.
A3.2	Wordt er rekening gehouden met de veiligheid en de vele aardbevingen bij het ontwerp en tijdens de (ver)bouw van het station(sgebied)? Houd zoveel mogelijk bovengronds. Dus liever geen voetgangers-, bus- en fietstunnel.	49	De keuze voor een (ondergrondse) reizigerstunnel is gemaakt en ook voor bus en fiets wordt een tunnel voorgesteld. Voor de reiziger bieden tunnels meer comfort vanwege de geringe hoogteverschillen. Ook is dit beter inpasbaar in de omgeving. Door de ingang van de reizigerstunnel recht achter het monumentale stationsgebouw aan te leggen, krijgt de stationshal haar oude functie als ontvangsthuis terug.
A3.3	In het algemeen lijkt deze geïntegreerde aanpak een verbetering van de bereikbaarheid van de stad. Vooral de bustunnel en het door laten lopen van de sporen is een verbetering, met name de verbinding met het Zerniketerrein.	55	Deze reactie nemen we in dank aan. De geïntegreerde aanpak is een uitwerking van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer-visie (najaar 2013). Daarin is een samenhangend pakket aan maatregelen voor zowel bus als trein opgenomen.
A3.4	Dwing het veiligheidssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) af bij de realisatie van het project Groningen Spoorzone. Alles gaat op de schop. Daarom is dit hét moment om het veiligheidssysteem mee te nemen in de aanbesteding.	70	Het invoeren van het veiligheidssysteem ERTMS in Noord-Nederland is een gedeelde wens van de noordelijke overheden. ERTMS invoeren op en rondom het Hoofdstation Groningen heeft echter beperkt nut. Het systeem heeft vooral meerwaarde als het over grotere stukken wordt ingevoerd. Aanleg van ERTMS moet dus eigenlijk voor een gehele lijn ineens besloten worden. De verbouwing in Groningen beslaat maar een klein deel van de spoorlijnen in de regio, dus besluitvorming op dit punt hangt niet samen met dit project. Inmiddels heeft het Rijk haar plannen voor het invoeren van ERTMS bekend gemaakt. Uit deze plannen blijkt dat ERTMS voorlopig niet ingevoerd gaat worden ten noorden van Zwolle. Gemeente en provincie Groningen zijn het met inspreker eens dat dit wel aandacht verdient. Vandaar dat zij met andere noordelijke overheden hun best doen om ook ERTMS in de noordelijke provincies in te voeren.
A3.5	Dit project kost veel te veel geld, zeker gezien de reizigersstroom van Sauwerd (en verder) naar Zuidbroek (en verder) vele malen kleiner is dan de reizigersstroom richting Zwolle.	10	Het project is nodig om in alle richtingen meer treinen te laten rijden. Zo wordt in de richting van Zwolle naar Assen een extra pendeldienst geboden die reizigers vanaf Europapark en Haren ook een goede aansluiting geven op de intercity naar Zwolle en verder. Het project faciliteert de extra treindiensten die nodig zijn voor het groeiend aantal reizigers. Daarnaast zorgt het project ervoor dat reizigers minder vaak hoeven overstappen en dat de overstappen korter en betrouwbaarder zijn.

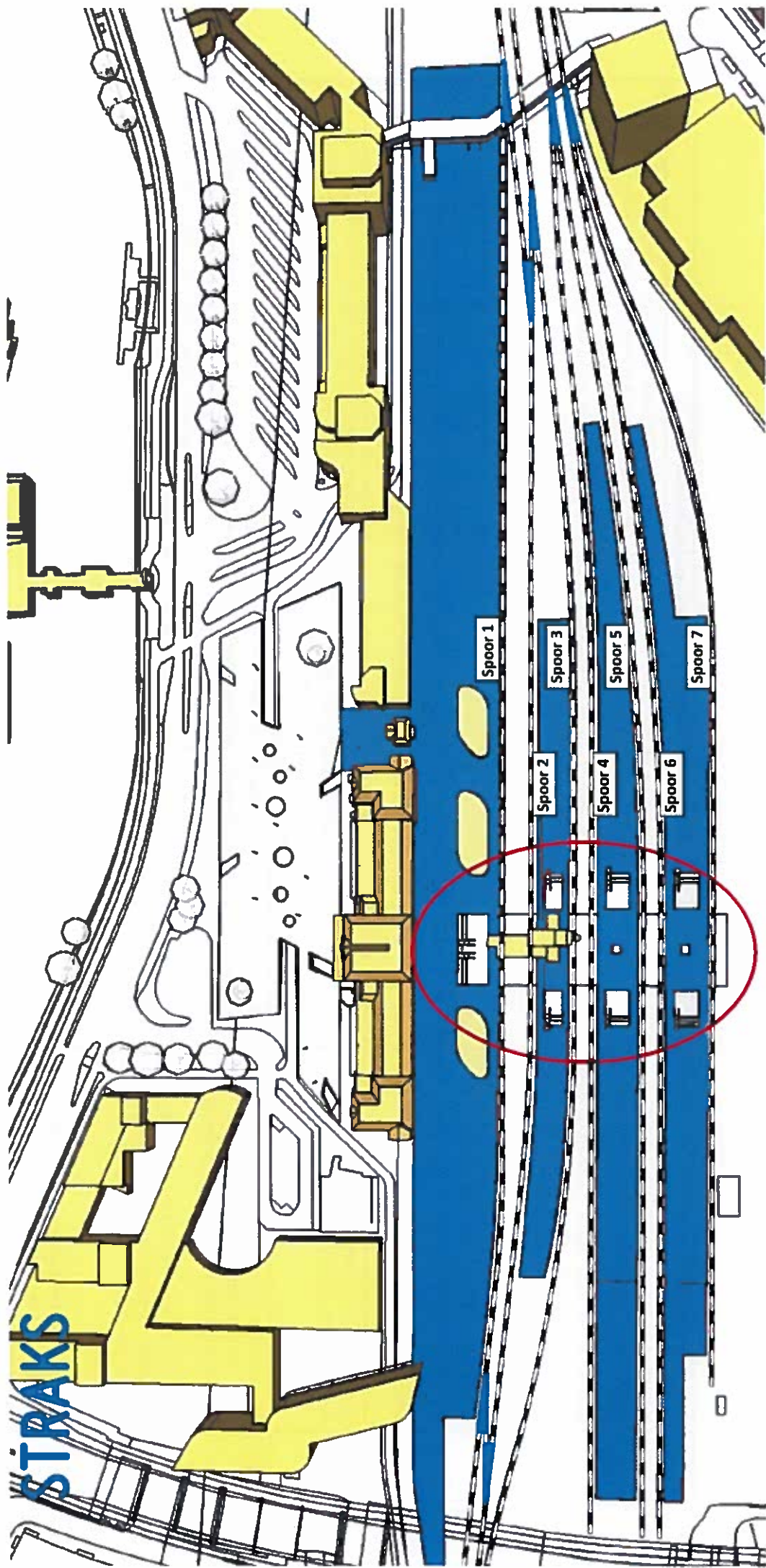
NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
A3.6	Ik heb veel waardering voor de visie die getoond is in het huis-aan-huisblad.	5	Dank voor deze inbreng.
A3.7	Ik ben erg onder de indruk van het Programma Noord-Nederland	44	Dank voor deze inbreng. De plannen voor Groningen staan niet op zichzelf. Sneller, betrouwbaarder en veiliger treinvervoer in het noorden van Nederland is een ambitie van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel, en spoorbeheerder ProRail. Met Leeuwarden, Groningen en Zwolle als de belangrijkste knooppunten. Dat is het Programma Noord-Nederland: Noord-Nederland optimaal bereikbaar per spoor. Voor het Spoorplan is een nieuw spoornetwerk ontworpen, dat ruimte maakt voor meer treinverkeer, met kortere reistijden en betere overstapmogelijkheden. Omdat de treinen soepel en logisch op elkaar aansluiten, reist elke treinreiziger comfortabel binnen de regio én naar de Randstad. Deze aanpak van nu achtien projecten en een gezamenlijke investering van circa 800 miljoen euro, maken van deze ambitie werkelijkheid.
A3.8	<p>Het bedrijfsleven is tevreden met de herontwikkeling van het Hoofdstation. Bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden is van groot belang zeker gezien het feit dat tegelijk andere grote projecten worden gerealiseerd. Het bedrijfsleven is tevreden met de afstemming binnen Groningen Bereikbaar. Daarbij zouden echter ook 'zachte' werkzaamheden meegenomen moeten worden, zoals groenonderhoud, evenementen en bouwactiviteiten door gemeente, bewoners en ondernemers. Vind hiervoor een modus zonder dat er extra lastendruk ontstaat.</p> <p>Het bedrijfsleven streeft bij de herontwikkeling van het Hoofdstation naar een goede afstemming met andere (weg)werkzaamheden. Zij hoopt hier met haar inspraak een steentje aan bij te kunnen dragen.</p>	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven)	<p>Een goede bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoering van alle werkzaamheden heeft onze volle aandacht. Groningen Bereikbaar richt zich op alle werkzaamheden die (mogelijk) hinder opleveren voor de bereikbaarheid van de stad, dus ook bouwprojecten, evenementen en onderhoudswerkzaamheden. Ook wij streven naar een goede afstemming om Groningen tijdens de komende verbouwingen goed bereikbaar te houden en danken het Groninger Bedrijfsleven voor de actieve participatie bij de planvorming. We zullen het Groninger Bedrijfsleven actief blijven betrekken bij het project Groningen Spoorzone.</p>



AANPASSINGEN HOOFDSTATION TOT 2020

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B1	Sporen en perrons		
B1.1	Zijn de ontwerpen van de drie nieuwe perroneilanden aan elkaar gelijk? Dit is esthetisch veel mooier.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	In de eerste plaats is het goed om duidelijk te maken dat er geen drie, maar twee nieuwe perroneilanden worden gebouwd. Het derde perroneiland is het bestaande perron tussen de huidige sporen 6 en 7. Dit bestaande perron wordt aangepast. Voor de twee nieuwe perrons moet nog een ontwerp worden gemaakt. Aan de esthetische kwaliteit van de ontwerpen van zowel de perrons als de reizigerstunnel stellen wij hoge eisen. Daarom zullen wij in de volgende fase van het project een architect inschakelen.
B1.2	Moeten de treinen van Arriva straks over sporen 1, 2 en 3? Dit is toch dwars door de stationswinkels en het stationstoilet?	10	De treinen van Arriva rijden in de nieuwe situatie over de huidige sporen 4, 6 en 7. De huidige sporen 1, 2 en 3 komen te vervallen. Deze ruimte zal deels als nieuw perronplein worden ingericht. Op dit plein komen naast informatievoorziening ook commerciële activiteiten, zoals winkels. Zie afbeelding op pagina 13.
B1.3	Nergens in de plannen staat of de trap naar het Emmaviaduct blijft bestaan. Dit is wenselijk omdat tijdens de spitsuren een tunnel vaak overvol is. De trap biedt dan de kans om het station sneller te verlaten. Krijgt elk perron straks een trap naar de Emmaviaduct?	27	Op dit moment is het de bedoeling de trap naar het Emmaviaduct vanaf het eerste perron te behouden. Een trap vanaf de andere perrons naar het Emmaviaduct zit niet in de plannen. De reizigerstunnel en trapopgangen worden zodanig ontworpen dat nieuwe trappen niet nodig zijn.
B1.4	Op dit moment is op het station niet elk perron te zien en is het onduidelijk in welke richting je moet gaan voor een bepaald perron. Is het mogelijk om de nieuwe situatie een duidelijkere indeling te geven, zodat reizigers minder hoeven te zoeken naar een perron? Graag een duidelijker en goed zichtbare spooraanwijzing.	28 (namens OV-consumentenplatform Groningen)	In de toekomstige situatie stoppen alle treinen op het Hoofdstation ongeveer boven de perrontunnel. De rechte tunnel verbindt alle perrons met elkaar. Dit maakt een heldere verwijzing naar perrons, sporen en treinen mogelijk. Er zullen geen sporen meer 'ver' buiten het station liggen, zoals nu de sporen 1a en 1b. Daarnaast zullen de toekomstige sporen 1, 2 en 3 alleen gebruikt worden voor de regionale treindiensten (nu: Arriva) en de sporen 4, 5, 6 en 7 alleen voor het landelijke net (nu: NS). De stoptreinen van de landelijke vervoerder zullen vertrekken van de sporen 6 en 7 en de intercity's van de sporen 4 en 5. Daarmee wordt het voor de reiziger veel duidelijker van welk perron zijn trein vertrekt. Zie ook de afbeelding op de volgende pagina.

Op deze afbeeldingen staan de toekomstige sporen en perrons. De regionale vervoerder rijdt op de sporen 1, 2 en 3. De NS rijdt met intercity's op de sporen 4 en 5 en met stoptreinen op de sporen 6 en 7. De plek waar de reizigerstunnel komt is omcirkeld. De treinen zullen recht boven de reizigerstunnel stoppen, wat een korte overstap mogelijk maakt.



NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B1.5	<p>Er moet een goede scheiding komen tussen de NS en Arriva-treinen. Gebruik bijvoorbeeld de binnensporen 1, 2, 3 en 4 aan het station gele-gen voor Arriva. Buitenspoor 7 is een lang spoor geschikt voor een 12-baktrein. Dan blijven de sporen 6 en 8 over voor de andere NS-treinen. Zo kunnen de treinen richting Zwolle over het linker-rechterspoor en de Arriva treinen over het linker-spoor in de Lodewijkstraat en hoeven ze elkaar niet meer te kruisen.</p>	35	<p>Het plan gaat uit van een gescheiden net voor NS en Arriva. Dit maakt dat de kruising van treinen ter hoogte van de Lodewijkstraat niet meer nodig is. De scheiding wordt op een ander wijze bereikt: de regionale treindiensten (nu: Arriva) komen op de toekomstig sporen 1 t/m 3 (huidig spoor 4, 6 en 7); de lan-delijke vervoerder (nu: NS) komt langs de twee nieuwe perrons, de toekomstige sporen 4, 5, 6 en 7. Zie de afbeelding op de vorige pagina.</p>
B1.6	<p>Kunnen de looproutes zo kort mogelijk worden gehouden?</p>	49	<p>Door een centrale opstelling van treinen bovenop de reizigerstunnel zijn de looproutes tussen treinen zo kort mogelijk. Wel moeten reizigers straks een hoogteverschil overbruggen. Zie de afbeelding op de vorige pagina.</p>
B1.7	<p>Kunnen de perrons hoog worden gemaakt, zodat er een lage instap is in de treinen?</p>	49	<p>De perrons worden aangelegd op 76 cm boven de bovenkant van het spoor. Hiermee wordt op termijn een gelijkvloerse instap van alle treinen beoogd. Voor de Arriva-treinen is dit nu al het geval. De nieuwste NS-sprinters (lighttrain) hebben ook al een gelijkvloerse instap. Op lange termijn zullen alle treinen een gelijkvloerse instap krijgen.</p>
B1.8	<p>Hopelijk worden de gietijzeren constructie van perron 1 tot en met 4 en het monumentale sein-huis gehandhaafd, als de perrons opschuiven.</p> <p>De gietijzeren constructie kan ook makkelijk nagemaakt worden om de overige perrons te voorzien van dezelfde stijl en dezelfde overkapping.</p> <p>Het monumentale seinhuis is een van de weinige overgebleven van dit type. Hiervoor kan een andere bestemming gevonden worden.</p> <p>Door behoud van de monumentale perron-kappen en het seinhuis blijft aankomst op het Hoofdstation bijzonder.</p>	48 (namens de Bond Heem-schut), 72	<p>De monumentale onderdelen van het station krijgen bijzondere aandacht in de planvorming. De geko-zen spoorlay-out maakt het mogelijk om de kappen tussen spoor 1 en 2 en tussen spoor 3 en 4 geheel te behouden. De kappen op het perron van spoor 6 en 7 zullen aangepast worden. In welke mate de kappen aangepast dan wel gehandhaafd blijven is een keuze die in samenwerking met deskundigen op het gebied van monumentenzorg en architectuur zorgvuldig gemaakt zal worden. Er wordt naar gestreefd om het sein-huis op de huidige locatie te behouden.</p> <p>De overkapping van de nieuwe perrons wordt nog ontworpen op basis van kwaliteitseisen die rekening houden met het huidige monumentale karakter van het gebied.</p>
B1.9	<p>Kan er bij het ontwerpen van de perrons en bus-halteplaatsen rekening worden gehouden met de fiets? Dan kan men makkelijk met de fiets in de bus of trein.</p>	28 (namens OV-consumen-tenplatform Groningen)	<p>De treinperrons worden op een standaard hoogte aangelegd (zie ook het antwoord bij B1.7). Het aanpassen van het busstation is momenteel nog geen onderdeel van de plannen. Nieuwe bushaltes worden aangelegd overeenkomstig de huidige toegankelijkheidsrichtlijnen voor mindervaliden. Dit betekent een nagenoeg gelijkvloerse instap, zoals nu al het geval is bij veel andere haltes in de stad. Vouwfietsen en kinderwagens kunnen dan gemakkelijker de bus in en uit. Het is niet toegestaan om gewone fietsen mee te nemen in de bus.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B1.10	Tussen het oude monumentale stationsgebouw en het eerste spoor wordt een groot perronplein gerealiseerd. Om op dit plein aangenaam te kunnen verblijven, zou onderzoek kunnen worden of hier een overdekt terras gerealiseerd kan worden, dat met 'groen' en 'huiselijk' aangekleed kan worden. Bijvoorbeeld met plantenbakken of eventueel kunstplanten. Wie dan in Groningen aankomt, zal zich meteen welkom voelen.	80	Dit is een goed idee en sluit mooi aan bij de wensen die wij hebben ten aanzien van de inrichting van dit gebied. Bij de nadere uitwerking van de inrichting van dit plein, zullen wij dit idee meenemen.
B1.11	Alle tunnels moeten voor logische loopstromen zorgen. Perrons en het stationsgebied moeten goed bereikbaar zijn. Voetgangers en fietsers moeten via een logische route zonder ongewenste belemmeringen het station kunnen bereiken. Voorbeeld van zo'n belemmering is het Stadsbalcon en de huizenrij aan de zuidzijde.	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven)	<p>De routing van fietsers en voetgangers van en naar het Hoofdstation en op het station zelf heeft onze volle aandacht. In de verdiepingsslag die we de komende maanden gaan uitvoeren (tweede helft 2014) zullen we hier nader onderzoek naar verrichten. Daarbij is het belangrijk om meer zicht te krijgen op het te verwachten reisgedrag van fietsers en voetgangers. Ook in de ontwerpogave houden we hier zoveel mogelijk rekening mee.</p> <p>De gemeenteraad heeft in oktober 2013 uitgesproken voorlopig het Stadsbalcon in stand te willen houden. Wel is daarbij de wens uitgesproken het Stadsbalcon voetgangersvriendelijker te maken en de ruimtelijke uitstraling te verbeteren.</p> <p>Het beter faciliteren van de loopstroom tussen het monumentale stationsgebouw en de Werkmanbrug is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Voor het gehele voorplein van het monumentale stationsgebouw zal de komende jaren dan ook een integraal ruimtelijk ontwerp worden opgesteld. Daarbij zullen alle functies onder de loep worden genomen (Kiss&Ride, busafwikkeling, taxistandplaatsen, fietsparkeerders, voetgangersafwikkeling, fietsroutes), evenals de oversteekbaarheid van de stationsweg naar de Werkmanbrug.</p>
B2	Voetgangerstunnel		
B2.1	Is het al zeker of de voetgangerstunnel aan de zuidzijde van het station een in- en uitgang krijgt?	1, 5, 6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 10, 36, 42	<p>Het is altijd de ambitie van alle partijen geweest om ook een entree aan de zuidzijde te realiseren. De financiering van de benodigde verlenging van de reizigerstunnel, de roltrappen en de liften voor een zuidentree hebben we nu meegenomen bij ons besluit over de bustunnel. Het is nog niet duidelijk hoe de zuidentree er precies uit zal zien. We willen in 2015 en 2016 een ruimtelijk plan maken voor de gebiedsontwikkeling, de zuidentree maakt daar deel van uit.</p> <p>Als definitief wordt besloten een bustunnel aan te leggen, dan zullen ook de nieuwe bushaltes aan de zuidzijde worden verbonden met de reizigerstunnel via trappen, roltrappen en liften. Dit maakt een snelle, comfortabele overstap mogelijk van bus op trein en andersom.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B2.2	Graag aandacht voor veiligheid op de route naar de zuidelijke ingang van de voetgangerstunnel. Zorg voor een goede doorgang en verlichting.	37, 47	Wij willen in 2015 en 2016 een ruimtelijk plan maken voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen. Omdat het gebied niet in één keer klaar zal zijn, houden we bij het opstellen van het plan rekening met een gefaseerde ontwikkeling van het gebied. Daarbij komt de aanleg van langzaamverkeersroutes zeker aan de orde. Sociale veiligheid is een belangrijk thema bij de planvorming.
B2.3	Het is belangrijk dat men zich veilig voelt in de voetgangerstunnel. Houd hier rekening mee.	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven), 39, 60	Sociale veiligheid is voor ons een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp van de reizigerstunnel. Elders is hier ruime ervaring mee opgedaan. Daar zullen we ons voordeel mee doen.
B2.4	Denk bij de voetgangerstunnel om fietsvoorzieningen aan beide uiteinden, en veiligheid: politiepost en led-verlichting gevoed door zonnepanelen.	54	Wij streven naar een veilig en duurzaam stationgebied. Een politiepost maakt echter geen onderdeel uit van onze plannen. Een veilige stationsomgeving willen wij bereiken door een goede inrichting van hele gebied, inclusief de tunnel. De exacte ambities op het vlak van duurzaamheid zijn nog onderdeel van studie. Het is wel zeker dat er led-verlichting toegepast zal worden. Sociale veiligheid is zoals aangegeven bij B2.3 een belangrijk uitgangspunt.
B2.5	Het is heel belangrijk dat er een goede voetgangerstunnel komt, gecombineerd met een fietstunnel variant 1. Vooral veilig en ook onder de busbaan door.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 47	Bij het ontwerp van zowel de voetgangerstunnel als de fietstunnel wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising met de busbaan. Of de bustunnel en fietstunnel beide aangelegd worden, is afhankelijk van de besluiten die Provinciale Staten en de gemeenteraad nemen. Op dit moment is het uitgangspunt dat de voetgangerstunnel en de fietstunnel twee afzonderlijke tunnels worden. Dit heeft onder andere te maken met de inpassing van roltrappen en OV-chipkaartvoorzieningen in de reizigerstunnel.
B2.6	Graag een scheiding tussen voetgangers en fietsers in de tunnel.	64	De fietsroute zal altijd gescheiden zijn van de reizigersroute. Op dit moment is het uitgangspunt dat de voetgangerstunnel en de fietstunnel twee afzonderlijke tunnels worden. Dit heeft onder andere te maken met de inpassing van roltrappen en OV-chipkaartvoorzieningen.
B2.7	Tunnels zijn prima, maar zijn ze ook makkelijk en snel toegankelijk voor oudere mensen en mensen met zware koffers of met een fiets? Via roltrappen en/of lift?	11, 28 (namens OV-consumertenplatform Groningen), 30, 34, 53 (namens VVE Viaductflat)	Vanuit de reizigerstunnel komt een roltrap en een lift naar ieder perron. De liften zijn niet alleen geschikt voor reizigers met zware koffers, een kinderwagen en/of een rolstoel, maar ook voor reizigers met een fiets.
B2.8	Is de voetgangerstunnel ook een verbinding tussen de Rivierenbuurt en de brug bij het Groninger Museum?	37	Ja. De voetgangerstunnel onder de sporen door is zowel een verbinding voor reizigers als een openbare verbinding met de wijken (die 24 uur per dag toegankelijk is). De tunnel kan bij ernstige calamiteiten afgesloten worden. Bij het ontwerp van de tunnel wordt met zowel de reizigersfunctie als de interwijkfunctie rekening gehouden. Daarbij is sociale veiligheid in de tunnel een belangrijk aandachtspunt.
B2.9	Een tunnel onder het spoor door is een slecht idee. Er is enorme grondvervuiling onder het huidige opstel terrein. Dit komt u allemaal tegen wanneer u met de werkzaamheden begint. Plaats gewoon een loopbrug met een lift naar elk perron, wel zo goedkoop.	35	De bodemverontreiniging op station Groningen is ons bekend. De grootste vervuiling bevindt zich op het huidige opstel terrein, dus ten zuiden van de perrons. Nadat het opstel terrein hier is opgeheven, zullen we eerst de bodem saneren, alvorens we nieuwe perrons en een tunnel aanleggen. Wij verkiezen een tunnel boven een passerelle (loopbrug). Een belangrijke reden hiervoor is dat het monumentale stationsgebouw door de tunnel weer een centralere rol krijgt.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B2.10	Als men een fietsenstalling onder het gehele station realiseert, die vanaf alle perrons goed toegankelijk is, zullen de meeste in- en uitstappers daarvan gebruik maken. Dan kan de voetgangerstunnel de helft kleiner.	83	In de plannen proberen we zo goed mogelijk rekening te houden met ruimte voor fietsenstallingen. Het huidige idee is om zowel in het noorden en zuiden als ook in het oosten en westen van het stationsgebied fietsenstallingen aan te leggen waar de fietsroutes het stationsgebied binnen komen. Een fietsenstalling onder het gehele station wordt een te kostbare opgave. Wij denken ook dat dat niet nodig is met de geplande fietsenstallingsplekken.
B2.11	De voetgangerstunnel is een prima plan. Kies vooral niet voor een passerelle boven de sporen.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Dank voor de uitgesproken steun voor onze keuze voor een tunnel.
B2.12	Het Groninger Bedrijfsleven kan zich in de ommekeer van passerelle naar tunnel vinden zolang deze veilig is. Dat geldt ook voor de bustunnel en de fietstunnel.	13 (namens Groninger Bedrijfsleven)	De (sociale) veiligheid van alle geplande tunnels in het stationsgebied heeft onze nadrukkelijke aandacht. Zie ook de antwoorden hierboven.
B2.13	Maakt de voetgangerstunnel verrassender door deze licht gebogen aan te leggen. Dat is bij de ingang de uitgang nog niet te zien en dat maakt de tunnel spannend.	44	De exacte uitvoering en architectuur van de reizigerstunnel is nog niet bepaald. Vanuit ervaring in andere stations is bekend dat een niet zichtbare uitgang door een gebogen loop niet bijdraagt aan door- en overzicht. De sociale veiligheid is daarmee niet gediend.
B3	Winkels en voorzieningen		
B3.1	Wordt de voetgangerstunnel van het Hoofdstation voorzien van winkels, eettentjes en dergelijke, zoals bijvoorbeeld in Arnhem? Dat helpt de sociale veiligheid te vergroten. Een schuine 'koopgoot' zou het aardig doen.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 44	De exacte uitvoering en architectuur van de reizigerstunnel is nog niet bepaald. Op basis van de huidige ontwerpen voor het nieuwe station is bepaald dat er geen winkels komen in de tunnel. Daarmee komt er dus ook geen 'koopgoot'. Voor een goede sociale veiligheid in voetgangerstunnels in stations zijn in Nederland diverse goede oplossingen ontwikkeld, bijvoorbeeld de inzet van stationswinkels of goed doordachte lichtconcepten. In Groningen zijn we van plan de sociale veiligheid in de voetgangerstunnel te optimaliseren door goede verlichting. Hierbij maken we gebruik van de ruime ervaring op andere stations en de kennis en kunde van de architect. Aandacht voor de sociale veiligheid en een aangename menselijke maat is ook van belang op het nieuwe perronplein en bij de nieuwe zuidentree. Het perronplein is het grote plein dat ontstaat tussen het stationsgebouw en het eerste spoor. Deze grote ruimte wordt toegankelijk vanuit diverse richtingen. Op en aan het plein komen stationswinkels en andere stationsvoorzieningen die ervoor zorgen dat het perronplein een aangenaam verblijfsplein wordt. De overige stationsvoorzieningen komen bij de zuidentree, zodat ook hier al snel een 'extra paar ogen' op straat zijn. Dit gebeurt al wanneer de eerste bushaltes gerealiseerd worden, dus nog voordat het hele gebied aan de zuidzijde van het station af is. Groningen is een station waar reizigers relatief veel tijd doorbrengen voorafgaand aan de (vaak) lange treinreis. Ook weten we dat de omgeving graag gebruik maakt van de snelle stationswinkels. Daarom maken we van het vernieuwde Hoofdstation een echt aangenaam verblijfsstation.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B3.2	Komen er ook meer voorzieningen voor horeca en vergadermogelijkheden?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	We breiden de mogelijkheden uit om langer op het station te verblijven. Dit doen we in eerste instantie in de vorm van stationshorca. De mogelijkheden voor vergaderlocaties worden nog onderzocht.
B3.3	Is het mogelijk om voorzieningen die relatief lange openingstijden hebben meer zicht te geven op de openbare ruimte?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	Bij de opening van de nieuwe zuidentree is het streven te beginnen met voorzieningen die lange openingstijden hebben zodat er een paar extra 'ogen op straat' zijn. Dit draagt bij aan de levendigheid en het gevoel van veiligheid. Ook aan de noordzijde (op het perronelland) zal hiermee rekening worden gehouden bij het plaatsnemen van de verschillende stationsvoorzieningen.
B3.4	Is het mogelijk de digitale borden beter leesbaar te maken voor mensen die minder goed zien?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	De digitale borden worden voor alle stations in Nederland ontworpen en vormgegeven in opdracht van de NS. NS houdt jaarlijks tienduizenden enquêtes onder reizigers op alle stations van Nederland om hun mening over de kwaliteit van de stations, de voorzieningen en de informatie op te halen. Met terugkerende klachten of tips wordt zorgvuldig omgegaan en het beleid op aangepast. De leesbaarheid van de borden valt buiten dit project, maar heeft dus elders wel de aandacht.
B3.5	Is het mogelijk om de informatieloketten beter bereikbaar en beter vindbaar te maken voor iedereen?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	Bij de meest gebruikte entrees (stationshal en de entree bij de huidige Julia's) komen informatieloketten. De ambitie is om de servicebalies van alle vervoerders gezamenlijk te huisvesten in een ruimte die direct grenst aan de stationshal. Verder blijft er een extra informatieloket bij de entree ten oosten van het stationsgebouw (bij de Julia's). Vanuit de andere entrees wordt verwezen naar de servicebalie in de stationshal.
B3.6	De toiletten horen open te zijn vanaf de eerste tot en met de laatste trein.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	Er zijn geen harde afspraken over de openingstijden van toiletten op stations. De ambitie van de NS is om reizigers in de toekomst op alle stations 24 uur per dag, zeven dagen per week een toilet aan te bieden. Bij een station zoals Hoofdstation Groningen zal er tussen 07.00 en 22.00 een bemenst toilet zijn. In de andere uren kan men gebruik maken van een automatisch toilet.
B3.7	Kunnen er ook betere wachtgelegenheden worden gerealiseerd? Tochtvrij, verwarmd en met faciliteiten zoals een toilet? Op het huidige station is dit nog niet mogelijk.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen), 64	Verwarme wachtruimtes zijn inpasbaar op de perrons. Afhankelijk van de verwachte wachttijden en reizigersaantallen wordt per perron bekeken of er een wachtruimte komt. Op de eilandperrons komen geen toiletten. Toiletten worden voor de reizigers op een centrale plek op het perronplein aangeboden, die vanuit de 'hoofdloopstromen' goed zichtbaar is.
B3.8	Komen er ook betere fietsvoorzieningen? Zoals OV-fietsvoorziening, fietsverhuur en fietsreparatie? Op dit moment zijn ze erg moeilijk te vinden en niet duidelijk aangegeven.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	De voorzieningen die er zijn, zullen blijven en worden verbeterd, evenals de aanduiding ervan. De locaties en omvang van nieuwe fiets(parkeer)voorzieningen worden nog bestudeerd.
B3.9	Kan het voormalige seinhuis niet worden omgebouwd tot Café Spoorzicht?	46	Dat is een goed idee, het is een bijzondere plek. Wel is het zo dat reizigers vaak de voorkeur geven aan locaties die direct aan de loopstroom naar de trein liggen. Bovendien moet er nog veel gebeuren voordat het Seinhuis geschikt is als horecalocatie. Maar een goede horeca-ondernemer weet misschien wel raad met zo'n bijzondere plek.
B3.10	Geen heftig consumeren of amusement op het station. Dit onder het motto 'langzaam gaat het snelst' en 'overdaad schaadt'.	57	Met de stationsvoorzieningen streven we naar een prettig, aangenaam verblijf op het station. Wellicht zo prettig, dat de reiziger het niet vervelend vindt om zich wat langzamer door het station te verplaatsen en het prettig vindt hier te verblijven of af te spreken.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B3.11	Is het mogelijk een stille ruimte op het station te creëren om te mediteren?	57	Een stilleruimte zit op dit moment niet in de mogelijke voorzieningen op stations ('stationsportfolio'). Maar het stationsportfolio ontwikkelt zich door de tijd en probeert zo goed mogelijk tegemoet te blijven komen aan de wensen van de reizigers. NS houdt jaarlijks tienduizenden enquêtes onder reizigers op alle stations van Nederland om hun mening over de kwaliteit van de stations, de voorzieningen en de informatie op te halen. Met terugkerende klachten, ideeën of tips wordt zorgvuldig omgegaan en het beleid op aangepast. Deze suggesties zullen we in de verdere planvorming onderzoeken op haalbaarheid.
B3.12	Toeristische informatie over Stad en Ommeland zou permanent aanwezig moeten zijn door middel van een informatiekraam of een permanente VVV.	80	
B4	Monumentale stationsgebouw		
B4.1	Kan de mooie stationshal in de nieuwe plannen niet een prominenter rol krijgen? Het grootste gros van de reizigers/toeristen loopt er nu zo voorbij.	28 (namens OV-consumentenplatform Groningen)	Met de komst van de tunnel loodrecht op de centrale as van de stationshal, wordt de stationshal weer een logische entree en uitgang van het station. Dankzij het zorgvuldige ontwerp van de sporen en perrons, komt het stationsgebouw straks ook vanaf de stationszijde weer beter tot zijn recht.
B4.2	Wat ons in het bijzonder aanspreekt, is het uitgangspunt om de entreehal van het stations beter tot zijn recht te laten komen. De stationshal is tenslotte een van de mooiste van Europa. Het is te betreuren dat het nu buiten de voetgangersstromen ligt. De aanleg van de voetgangerstunnel recht achter de hal zal daar naar verwachting ook grote verbetering in brengen. Tast bij de verbouwing het stationsgebouw niet aan.	48 (namens de Bond Heem-schut), 75 (namens Stichting Vrienden van de Stad Groningen)	Wij willen ook graag dat het mooie stationsgebouw weer in haar oude functie wordt hersteld en dat meer reizigers hiervan kunnen genieten. Dit is een van onze belangrijkste overwegingen geweest om te kiezen voor een tunnel recht achter de hal. Het station blijft zoveel mogelijk in tact. Er is een zorgvuldig onderzoek verricht naar de historische waarden van het stationsgebouw. Waar mogelijk worden deze waarden in ere hersteld bij verbouwingen aan het station. Als gevolg van een toename van het gebruik van de stationshal, moet de capaciteit van de in- en uitgang van de hal worden vergroot. De wijze waarop dit gebeurt, wordt vastgesteld in zorgvuldig overleg met spoorbouwmeester, monumentencommissie en eigenaar NS Stations.
B4.3	Het is een goed idee om de voetgangerstunnel te laten beginnen bij de stationshal. Dit zal leiden tot meer bezoekers door de stationshal. Maar is er ook nagedacht over de deuren die toegang verschaffen tot de stationshal? Deze openen namelijk niet snel, wat voor reizigers frustrerend kan zijn. Is hier een oplossing voor bedacht? De deuren zijn te mooi om te vervangen door schuifdeuren. Dat zou echt zonde zijn.	45	Binnen het project wordt gezocht naar een oplossing hiervoor. Hiervoor zetten we de kennis en kunde van de architect in, met het toezien oog van de eigenaar (NS) die veel ervaring heeft met het geschikt maken van monumentale stationsgebouwen voor de toekomst. Ook de Monumentencommissie kijkt goed mee met de aanpassingen die worden voorgesteld. Zie ook het antwoord hierboven.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B4.4	Op dit moment wordt het stationsgebouw verdrukt tussen het grote KPN-gebouw en het UWV-gebouw. Kan het UWV-gebouw niet worden gesloopt, waarna het stationsgebouw (net als in Zwitserland) circa 100 meter naar links kan worden verplaatst zodat de hoofdingang van het stationsgebouw recht voor de Werkmanbrug komt? Zo komt het stationsgebouw uit de schaduw van het KPN-gebouw. In Zwitserland hebben ze dit ook gedaan met een 123 jaar oud gebouw en het kostte € 9.3 miljoen. Hiermee komt er bovendien rechts van het gebouw ruimte om bussen, fietsers en voetgangers langs te leiden. Het Stadsbalkon kan blijven bestaan en de nieuwe ruimte voor het stationsgebouw kan naar verlangen ingevuld worden. Het is misschien te laat en onrealistisch, maar het wordt hierdoor zeker een project dat door de rest van de wereld gevolgd zal worden.	33	<p>Dank voor deze inbreng. Wij delen deze ambitie: een betere plek van het stationsgebouw in de reizigersstromen. Het UWV-gebouw is echter voor nog zeker 15 tot 20 jaar onderkomen voor UWV. Herhuisvesting is kostbaar. Ook de kosten van verplaatsing zijn locatiespecifiek. Vanuit historisch perspectief is verplaatsing bovendien onwenselijk; het monumentale stationsgebouw is ontworpen op een diagonale toenadering vanuit het centrum, net zoals dit nu het geval is. Het Stadsbalkon levert in de huidige situatie nog belemmeringen op. Bij het op te stellen ontwerp voor het aanpassen van het voorplein wordt veel aandacht besteed aan het opheffen van deze belemmeringen. Voor de verkeersstromen zijn goede andere oplossingen mogelijk, zie daarvoor onder meer D1.1.</p>
B4.5	Als de centrale hal van het Hoofdstation weer de hoofdingang voor het station wordt, moet er goed worden nagedacht over de verbetering van de toegankelijkheid voor blinden, slechtzienden en mensen die slecht ter been zijn/gehandicapt.	40	De toegankelijkheid van het station voor iedereen is een zeer belangrijk aandachtspunt en is onderdeel van het project. Er zal een hoofdroute voor blinden, slechtzienden en mensen die slecht ter been zijn gemaakt worden. De stationshal zal in de toekomst vaker als entree worden benut, maar wordt niet de 'hoofdingang'. Studies wijzen uit dat straks de entree ten oosten van het stationsgebouw het meest intensief wordt gebruikt.
B5	In- en uitcheckpoortjes		
B5.1	Plaats geen incheckpoortjes in de tunnel, maar behoud de vrije doorgang (zie station Leiden).	46	Belangrijk uitgangspunt bij het creëren van de voetgangerstunnel is dat deze ook 24 uur per dag toegankelijk is als verbinding tussen de zuidelijke wijken en de binnenstad. Daarom komen er geen incheckpoortjes aan het begin en het einde van de tunnel. De tunnel kan bij ernstige calamiteiten afgesloten worden.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B6	Blauwe voetgangersbrug		
B6.1	<p>De blauwe voetgangersbrug moet behouden blijven omdat deze een belangrijke verbinding vormt voor mensen ten zuiden van het station.</p> <p>Waarom is het noodzakelijk dat de blauwe voetgangersbrug en dus de verbinding over en naar het spoor verdwijnt? En hoe komen mensen ten zuiden van het station dan gemakkelijk bij het station?</p> <p>Het voetgangersnetwerk en het gebruik van de brug als interwijkverbinding is groter dan bekend. Naar schatting gaat 50% niet naar de treinen. Laten we het gebruik eerst eens echt meten voordat we overhaaste besluiten nemen. Verder hoort de voetgangersbrug in ruimtelijke kwaliteit fijnmaziger te zijn dan voor de fiets.</p> <p>Blijft ook van belang zolang verschillende bussen een halte aan de noordzijde hebben en kan een rot hebben bij het spreiden van stromen.</p> <p>De brug verdient wel een opknapbeurt of een update in ontwerp en moet 'hufferproof' worden.</p> <p>De blauwe voetgangersbrug kan in de toekomst in hoofdzaak een verbinding tussen Rivierenbuurt en centrum worden. De verbinding naar de perrons is veel minder interessant. Mits er geen overlast ontstaat door bijvoorbeeld zwervers of junks lijkt het me van belang deze open te houden.</p>	<p>1, 6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 37, 42, 53 (namens VVE Viaductflat), 60, 70, 71</p>	<p>Er moet nog een besluit worden genomen over het al dan niet verwijderen van de Blauwe Brug. Op dit moment zijn twee perrons direct te bereiken via de Blauwe Brug. Door de nieuwe spoorindeling wijzigt de ligging van de perrons. Alleen het meest noordelijke perron (perronplein) zal nog te bereiken zijn via de Blauwe Brug. Daardoor zal de functie van de brug voor reizigers minder belangrijk worden en daarmee neemt naar verwachting ook het gebruik ervan af. Het inpassen van een busonderdoorgang ter plaatse van het meest noordelijk gelegen perron kan de functionaliteit van de Blauwe Brug mogelijk nog verder beperken. De exacte inpassing van de busonderdoorgang wordt op dit moment nog onderzocht.</p> <p>De huidige functie van de Blauwe Brug voor de ontsluiting van de perrons wordt in de toekomst overgenomen door een nieuw aan te leggen voetgangerstunnel onder de sporen door (in het verlengde van het hart van het stationsgebouw). Alle voorzieningen die een reiziger nodig heeft om goed op het station ontvangen te worden, zich te laten informeren en de reis te starten, worden geconcentreerd rondom de in- en uitgang van de tunnel.</p> <p>De Blauwe Brug is er nu niet alleen voor de reizigers, maar functioneert ook als interwijkverbinding. Als de Blauwe Brug wordt verwijderd, kan deze functie worden overgenomen door het Herewegspoorviaduct (de bestaande trapopgang ter plaatse van de Viaductstraat) en de nieuwe voetgangerstunnel onder de sporen door.</p> <p>Wij zullen in een latere fase een voorstel formuleren over het al dan niet behouden van de Blauwe Brug. We nemen uw suggestie over eerst nog tellingen te doen naar het gebruik van de Blauwe Brug, om meer inzicht te verkrijgen in het belang van de Blauwe Brug als interwijkverbinding. Het is de bedoeling het voorstel te koppelen aan het opstellen van een ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen. We willen dit plan in 2015/2016 opstellen. Bij het voorstel worden ook de direct aanwonenden betrokken.</p> <p>De Blauwe Brug zal in ieder geval niet worden verwijderd voordat de voetgangerstunnel onder de sporen in gebruik is (naar verwachting in 2020). Wel is het mogelijk dat gedurende de bouwwerkzaamheden de Blauwe Brug kort buiten gebruik is, of dat er een alternatief wordt geboden. Deze periodes zullen zo kort mogelijk worden gehouden.</p> <p>Als wordt besloten tot behoud van de Blauwe Brug, zal ook moeten worden onderzocht in welke vorm. Daarbij zullen meerdere aspecten aan de orde komen, zoals sociale veiligheid, vormgeving, technische constructie en ook kosten van onderhoud en beheer. Uw suggestie van een vandalismebestendig ontwerp wordt hierbij betrokken.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B6.2	De blauwe voetgangersbrug zou aftakkingen moeten krijgen naar de perrons 6,7 en 8. Dit scheelt omlopen vanuit de looproute Hereweg.	35	Door de aanpassingen aan de sporen en de perrons is in de toekomst alleen nog een aantakking mogelijk van het meest noordelijk gelegen perron naar de Blauwe Brug. Dit is goed te zien op de afbeelding op pagina 13. De afstand van de blauwe brug tot de andere eilandperrons is te groot. Voor de toegankelijkheid van de perrons wordt een nieuwe voetgangerstunnel onder de sporen aangelegd (in het verlengde van het hart van het stationsgebouw). Voor nadere beantwoording wordt verwezen naar het antwoord bij B6.1.
B6.3	De blauwe voetgangersbrug is in de toekomst overbodig en moet zo snel mogelijk worden gesloopt omdat deze vies en onveilig aanvoelt en oogt. Ook is de brug moeilijk begaanbaar voor reizigers met veel bagage en voor bejaarden. Het wordt een onveilige plek als hij niet meer in gebruik is voor het spoor. Mogelijk verergert de brug dan ook de al bestaande drugsproblematiek.	32, 47, 55, 81 (namens Vereniging Viaductstraat)	Dit is een vaker gehoorde klacht en zal worden betrokken bij de uiteindelijke afweging om wel of niet de Blauwe Brug te slopen.
B6.4	De voetgangersbrug mag blijven, maar met aanpassingen. Kunnen hier ook roltrappen komen of een traplift voor ouderen? En omdat er pas na 2019 wordt begonnen aan de voetgangerstunnel, is het wenselijk dat de roltrappen zo spoedig mogelijk worden geplaatst. Is het niet rendabeler om de blauwe brug te behouden, maar de opbouw te verwijderen om onderhoudskosten te besparen?	34, 38, 39, 41, 44, 55, 60	Het College van Burgemeester en Wethouders zal in samenwerking met de eigenaren van de brug (NS en ProRail) in 2015/2016 een voorstel formuleren voor de gemeenteraad over het al dan niet behouden van de Blauwe Brug. Tegelijk wordt een ruimtelijk plan opgesteld voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen. Als op dat moment wordt besloten dat de Blauwe Brug behouden blijft, zal ook een voorstel voor aanpassing worden gedaan. Daarbij zullen meerdere aspecten aan de orde komen, zoals sociale veiligheid, vormgeving, technische constructie en ook kosten van onderhoud en beheer. Omdat de toekomst van de Blauwe Brug nu nog niet zeker is, vinden wij dit geen goed moment om er wijzigingen op aan te brengen.
B6.5	Wanneer de blauwe voetgangersbrug verdwijnt, graag de verbinding tussen de Viaductstraat en de Driehovenstraat behouden.	41	Mocht besloten worden de Blauwe Brug te verwijderen, dan zullen we ook nadenken over de (vervangende) inrichting ter plaatse. Dit vraagstuk nemen we mee bij het opstellen van een ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen. Deze wens zullen we hier bij betrekken.
B6.6	De blauwe voetgangersbrug moet blijven om de loopstroom naar de Herestraat vanuit de Rivierenbuurt te bevorderen en de Folkingsstraat hierin te ontlasten.	39	We laten tellingen uitvoeren om een beter beeld te krijgen van het huidige gebruik van de Blauwe Brug als verbinding met de wijken. Dit wordt betrokken bij de uiteindelijke afweging voor het slopen of behouden van de Blauwe Brug. Naar aanleiding van deze reactie zal –zo mogelijk – ook de vervolgroute van gebruikers in beeld worden gebracht.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B6.7	<p>De blauwe voetgangersbrug zou eventueel de voetgangerstroom in de tunnel kunnen ontlasten. Niet afbreken, maar aanpassen. Anders weghalen en hier een fietstunnel bouwen. De blauwe voetgangersbrug is in de toekomst overbodig en moet zo snel mogelijk worden gesloopt omdat deze vies en onveilig aanvoelt en oogt. Ook is de brug moeilijk begaanbaar voor reizigers met veel bagage en voor bejaarden. Het wordt een onveilige plek als hij niet meer in gebruik is voor het spoor. Mogelijk verergert de brug dan ook de al bestaande drugsproblematiek.</p>	54	<p>Uitgangspunt van de voetgangerstunnel onder de sporen door is dat deze ook geschikt is voor mensen die van de ene wijk naar de andere wijk willen (interwijkgebruik). In de maatvoering van de tunnel wordt hier rekening mee gehouden.</p> <p>Voor een fietstunnel op de plek van de Blauwe Brug zien wij geen aanleiding. De meerwaarde hiervan is gering, gelet op de ligging en de aansluiting in het stedelijk netwerk. Wel onderzoeken we de mogelijkheden tot aanleg van een fietstunnel meer westelijk gelegen (ter hoogte van de voetgangerstunnel onder de sporen door).</p>
B6.8	<p>De Blauwe Brug moet, mits aangepast, blijven. Dit omdat een tunnel 's nachts onveilig kan zijn. En als fietsers en voetgangers allebei de tunnel gebruiken, is dat ook onveilig.</p>	64	<p>Bij het ontwerp van de voetgangerstunnel is sociale veiligheid een belangrijk uitgangspunt. Hiervoor maken we gebruik van alle ervaringen die elders zijn opgedaan. De voetgangerstunnel wordt niet gebruikt door fietsers. Als er een fietstunnel komt, dan wordt dit een aparte tunnel.</p>
B6.9	<p>In de Viaductstraat hebben alle burens een goede band met elkaar, zorgen wij voor elkaar en onderhouden wij onze woningen gezamenlijk. Een deel van dit karakter komt voort uit het feit dat de Viaductstraat doodlopend is. Dit geeft rust op straat en daardoor ontstaat er ruimte voor sociale contacten op straat. Wij vinden het belangrijk dat dit na de sloop van de blauwe voetgangersbrug zo blijft.</p> <p>Voor de bouw van de blauwe voetgangersbrug is een van de woningen van de Viaductstraat gesloopt. Graag zouden wij dit perceel terug in handen willen krijgen. Wij willen hier dan een afgesloten tuin realiseren voor de bewoners van de Viaductstraat.</p>	81 (namens Vereniging Viaductstraat)	<p>Op dit moment is er geen voornemen of plan tot het herinrichten van de Viaductstraat. Als besloten wordt de Blauwe Brug te slopen, dan gaan we graag rechtstreeks met de Vereniging Viaductstraat in gesprek over de aanpassingen in de openbare ruimte. De keuze over het voortbestaan van de Blauwe Brug willen we graag koppelen aan het op te stellen ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van de sporen (planning: in 2015/2016). Op die wijze kan het gebruik van de eventueel vrijkomende ruimte vanuit een breed ruimtelijk perspectief worden bekeken.</p>



ONTWIKKELING STATIONSGBIED ZUIDZIJDE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
C1	Plein en omgeving		
C1.1	<p>Wat gebeurt er met het gebied ten zuiden van het station? Graag geen leegstaande kantoorgebouwen.</p> <p>Het bedrijfsleven benadrukt hier geen 'Hoog-Catherijne-achtige' ontwikkelingen te wensen. De voorkeur gaat uit naar een versterking van dienstverlening, naar voorbeeld van Arnhem waar een grote verzekeraar zich vestigde en KPN in Groningen. De suggestie Martiniplaza naar de zuidzijde van het station te verhuizen, kan op instemming van het bedrijfsleven rekenen. Ongeacht welke ontwikkeling hier gerealiseerd wordt is het van belang dat er voldoende parkeergelegenheden komt. Die gelegenheid moet ook openbaar toegankelijk zijn.</p>	4, 13 (namens het Groninger Bedrijfsleven)	<p>Voor het gebied ten zuiden van de sporen moet nog een ruimtelijk plan worden gemaakt. We willen dit plan in 2015/2016 opstellen. In 2011 heeft de gemeenteraad een voorkeursalternatief vastgesteld voor de ontwikkeling van het stationsgebied en in 2013 een ontwikkelstrategie. Dit zijn de bouwstenen voor een op te stellen ruimtelijk plan. Bij het opstellen van een ruimtelijk plan is het gewenste programma (zoals woningen, kantoren, bedrijvigheid en recreatie en ontspanning) een belangrijk element. Hoe dit programma er precies uit gaat zien, moet nog worden uitgewerkt. Hierbij zullen we ook omwonenden betrekken. Verder wordt bekeken wat voor het vastgoed de marktverwachting is en rekening gehouden met de huidige en geplande vastgoedprojecten in de stad en de regio. Bouwen voor leegstand is per definitie ongewenst.</p> <p>Bij het opstellen van het gebiedsconcept 'Cityhub Groningen' heeft de Groninger City Club een actieve rol gehad. Graag gaan we ook weer in gesprek op het moment dat nadere bepaling van het (vastgoed) programma voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen plaatsvindt.</p>
C1.2	<p>Houd aan de achterzijde van het station genoeg ruimte over om een geheel busstation te realiseren. Ook al zou dit nog niet op de planning staan, reserveer de ruimte.</p>	42, 54, 80	<p>De gemeenteraad heeft in 2011 de wens uitgesproken om een busstation aan de zuidzijde van de sporen te realiseren. Dit vormt nog steeds het uitgangspunt voor de toekomstige planvorming. Samen met de provincie Groningen en het OV-bureau Groningen-Drenthe wordt in beeld gebracht hoeveel ruimte moet worden gereserveerd voor een adequaat busstation aan de zuidzijde. De opmerking om in de plannen van vandaag rekening te houden met ruimtereservering voor de toekomst, delen wij volledig.</p>
C1.3	<p>Kunnen de twee rijen oude plantanen aan de Achterweg behouden blijven?</p>	57	<p>Het is nog niet duidelijk hoe het te ontwikkelen gebied tussen de Parkweg en de zuidzijde van het station er uit gaat zien. We willen hiervoor in 2015/2016 een ruimtelijk plan opstellen. Het ligt wel voor de hand dat er een extra straat dwars op de Achterweg gemaakt gaat worden om het gebied te ontsluiten en op Rivierenbuurt aan te sluiten. Dit zal bij het opstellen van het ruimtelijk plan nader uitgewerkt worden. Op dat moment zal ook worden bekeken of het huidige groen ongewijzigd in stand kan blijven.</p>
C1.4	<p>Waarom niet lef tonen en een herontwikkelingsplicht opleggen voor het object op de Post NL-locatie? Maak de kantoorren bijvoorbeeld geschikt als vijfsterrenhotel en het sorteercentrum als parkeergarage. De vloer is er zwaar genoeg voor. Kies voor het hergebruiken van casco's van gebouwen in plaats van volledig slopen. Dus alleen de lelijke buitenkant en de gedateerde technische installatie vervangen.</p>	70	<p>In 2015 en 2016 willen wij een ruimtelijk plan maken voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen. Aankoop door de gemeente van het Post NL-pand wordt op dit moment niet voorzien. Of en op welke wijze het pand betrokken wordt bij de toekomstige gebiedsontwikkeling wordt in de eerste plaats bepaald door de eigenaren. Bij het opstellen van het ruimtelijk plan komt de inpassing van het Post NL-pand in ieder geval aan de orde.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
C1.5	Waar ligt de grens van het plangebied met de IJsselstraat? Is er een plattegrond waarop ik dit kan zien?	74	De grens van het te ontwikkelen gebied aan de zuidzijde van de sporen ligt bij de Parkweg. De IJsselstraat ligt verder naar het zuiden.
C1.6	Vrijwel iedereen is enthousiast over de uitstraling van station Europapark. Voor zover mogelijk zou het gebied rondom het Hoofdstation eenzelfde uitstraling moeten krijgen als station Europapark. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de materialen die bij station Europapark zijn toegepast.	80	Wij zijn zelf ook erg enthousiast over de uitstraling en kwaliteit van station Groningen Europapark. Over de inrichtingskeuzes van het gebied rondom het Hoofdstation zullen op een later moment besluiten worden genomen. Bij de materiaalk keuze zullen we de karakteristieken van de monumentale panden en bouwingselementen meewegen.
C1.7	Ik ben eigenaar van een hoekwoning aan de Parkweg/Hoendiep. Voor zover zichtbaar op de tekeningen worden er gebouwen gezet op de brandgang en mijn schuur. De tekeningen zijn onduidelijk. Wat betekent de bouw aan de zuidzijde voor bijvoorbeeld het uitzicht? En kunnen bestaande oude gebouwen er wel tegen als er groots wordt gebouwd (zie ook de effecten van werkzaamheden op het Damsterdiep)? Hoe gaat de gemeente hier mee om?	82	<p>Voor het gebied ten zuiden van het station moet nog een ruimtelijk plan worden opgesteld. We willen dit in 2015/2016 gaan doen. Hoe de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde aansluit op de bestaande bebouwing en wat de hoogte van de bebouwing zal zijn, zijn vragen die we op dit moment dan ook niet kunnen beantwoorden. Bij het opstellen van een plan voor de zuidzijde van het station zullen wij de aangrenzende bewoners van de Parkweg direct betrekken.</p> <p>Voorafgaand aan bouwwerkzaamheden zal een analyse van de omgeving plaatsvinden. Indien bouwwerkzaamheden hiertoe aanleiding geven, zullen bestaande gebouwen worden 'opgenomen' voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden. Dat betekent dat in kaart wordt gebracht hoe de huidige staat ervan is. Gedurende de bouw kan dan monitoring plaatsvinden, zodat eventuele effecten tijdig worden geconstateerd en de werkmethode hier als nodig op kan worden aangepast. De exacte aanpak zal afhangen van de feitelijke situatie ter plaatse, waarbij wij een zorgvuldige aanpak van groot belang achten.</p> <p>De tekening waar u naar verwijst, zal de ontwikkeling uit 2011 zijn. Op dat moment heeft de gemeenteraad een voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van de zuidzijde vastgesteld en daarmee de ambitie voor het gebied uitgesproken. Uitgangspunt daarbij is dat het gebied zich ontwikkelt tot een toplocatie in de regio. Gedacht wordt aan een moderne 'Cityhub' met een mix van stedelijke functies, en met ruimte voor leisure, kantoren en woningen.</p>
C1.8	Het oude seinhuis lijkt voor de nieuwe plannen in de weg te staan. Waarom wordt dit gebouw niet opgepakt, 90 graden gedraaid en als hoofdingang voor de voetgangerstunnel gebruikt? Dan kan de trap van de voetgangerstunnel onder de brug van het seinhuis komen. Op de brug kun je dan de tekst/logo CS Groningen kwijt of in het Groningse geval HS Groningen. Een ware functie als winkel of café heeft het gebouw niet nodig (opknappertje wel). Geld voor het verplaatsen heb je dan door de besparing op de dure architectkosten.	84	Het oude seinhuis is in samenhang met de perronkap op huidige perron 6/7 een gemeentelijk monument. Bij de verdere ontwikkeling van de plannen wordt zorgvuldig onderzocht op welke wijze we met deze objecten omgaan. Vooral nog wordt ingezet op handhaving van het seinhuis op de huidige locatie, met aanpassingen aan de onderconstructie (trappen en dichte ruimtes).

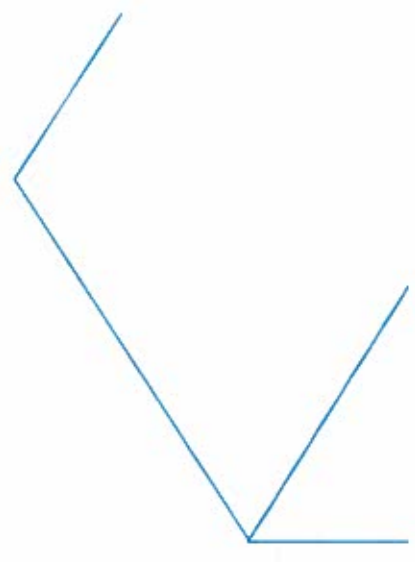


HERINRICHTING STATIONSOMGEVING NOORDZIJDE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D1	Plein en omgeving		
D1.1	<p>Het Stadsbalkon is lelijk en doet het prachtige stationsgebouw geen recht.</p> <p>Kan het dak helemaal weg of plat op tot straatniveau? Dan zou het bordes van het stationsgebouw ook weer tot zijn recht komen en de ingang zou veel aantrekkelijker en toegankelijker worden voor voetgangers. En dan is de taxistandplaats ook beter te vinden.</p> <p>Het stadsbalkon is ideaal voor de vele fietsers maar bovengronds werkt het afwijzend naar de stad. Maak het weer uitnodigend.</p> <p>De entree tot de hal is door de bouw van het Stadsbalkon weggedrukt en fysiek slecht toegankelijk geworden. De looproute er naartoe (en er vandaan) is geheel onduidelijk geworden. Er is wel geopperd om die te verbeteren door de aanleg van markeringen of paden over het stadsbalkon, maar zulk lapwerk zal dat bouwspel alleen maar onlogischer en ridiculer maken. In onze ogen ligt het nu op de weg van de gemeente de toegankelijkheid tot de hal van het Hoofdstation te verbeteren door het omhoogstekende stadsbalkon te verwijderen.</p> <p>Als het monumentale stationsgebouw weer in volle breedte zichtbaar zou zijn door de stalling geheel ondergronds te maken of te verplaatsen, zullen reizigers hun natuurlijke loop naar de hoofdingang hervinden. Bovendien zal het menig Stadler rijdend over de Stationsweg genoeg doen om het gebouw in volle glorie te mogen aanschouwen. Het stationsplein moet weer in oude staat worden hersteld.</p>	3, 6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 32, 46, 48 (namens de Bond Heem-schut), 52, 56, 61, 75 (namens Stichting Vrienden van de Stad Groningen), 80, 85	<p>De meningen over de uitstraling en beeldkwaliteit van het Stadsbalkon (en de relatie met het monumentale stationsgebouw) lopen sterk uiteen. De gemeenteraad heeft in oktober 2013 uitgesproken voorlopig het Stadsbalkon in stand te willen houden. Wel is daarbij de wens uitgesproken het Stadsbalkon voetgangersvriendelijker te maken en de ruimtelijke uitstraling te verbeteren.</p> <p>Het beter faciliteren van de loopstroom tussen het monumentale stationsgebouw en de Werkmanbrug is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Voor het gehele voorplein van het monumentale stationsgebouw zal de komende jaren dan ook een integraal ruimtelijk ontwerp worden opgesteld. Daarbij zullen alle functies onder de loop worden genomen (Kiss&Ride, busafwikkeling, taxistandplaatsen, fietsparkeren, voetgangersafwikkeling, fietsroutes), evenals de oversteekbaarheid van de stationsweg naar de Werkmanbrug.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D1.2	Maak de route van de Werkmanbrug naar de hoofdingang van het Hoofdstation aantrekkelijker en zorg dat de route doorlopend is.	46, 47	Het beter faciliteren van de loopstroom tussen het monumentale stationsgebouw en de Werkmanbrug is een belangrijk uitgangspunt. Voor het gehele voorplein van het monumentale stationsgebouw zal de komende jaren dan ook een integraal ruimtelijk ontwerp worden opgesteld.
D1.3	Door de komst van de tunnel achter de centrale hal van het Hoofdstation zal er de stroom reizigers zich vooral op de Folkingsestraat richten en minder op de Herestraat. Ik denk niet dat de Folkingsestraat de capaciteit heeft deze voetgangersstroom te verwerken, laat staan de Ubbo Emmiusstraat.	39	Al sinds de aanleg van de Werkmanbrug is de voetgangersstroom gericht op de Folkingsestraat. De voetgangerstunnel zal daar weinig verandering in brengen. Wel zal de toename van reizigers op het Hoofdstation, naar verwachting ook leiden tot een toename van voetgangers. Het zal vaker voorkomen dat het druk is op de route tussen Hoofdstation en binnenstad. In eerste instantie zal een verdringingseffect optreden voor fietsers die indien de route te druk wordt een andere (alternatieve en dan snellere) route zullen zoeken. In tweede instantie bij de voetgangers die zich meer over de route zelf zullen spreiden, maar ook bijvoorbeeld bij het Gedempte Zuiderdiep. Het is en blijft een drukke en krappe route, maar dit is niet specifiek voor de Folkingsestraat en/of Ubbo Emmiusstraat. In de compacte binnenstad van Groningen hebben we met deze (grootstedelijke) situatie leren leven.
D1.4	De hoge opstap naar het Stadsbalcon is hinderlijk, vooral voor mensen met koffers.	11, 47	Dit is een vaak gehoorde klacht. Bij het maken van een nieuw ontwerp voor het voorplein zal dit punt worden betrokken.
D1.5	Waarom zijn de taxi's zo verstopt op het Stationsplein, kan dit niet beter?	11	Zie het antwoord bij D1.1. Dit betrekken we bij een nieuw ontwerp voor het voorplein.
D1.6	Er moet goede verlichting worden aangebracht op/rond het hele stationsgebied om de sociale veiligheid te vergroten. Geen donkere hoekjes meer.	28 (namens OV-consumentenplatform Groningen)	Sociale veiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij het integrale ontwerp van het totale stationsgebied. Hiervoor maken we gebruik van alle ervaringen die elders bij stations zijn opgedaan.
D1.7	Er moet goed worden nagedacht over de geleidelijnen voor blinden en slechtzienden op het station. Ook moet er een digitale kaart worden opgezet.	28 (namens OV-consumentenplatform Groningen)	Het station zal ingericht worden volgens de laatste afspraken met het Projectbureau Toegankelijkheid (PBT) en de Oogvereniging, waarbij het door PBT opgestelde document "Routegeleiding versie 2013" (http://www.pbtconsult.nl/ontwerprichtlijnen/orientatieversie-ontwerprichtlijnen-routegeleiding) uitgangspunt is.
D1.8	Graag meer groen: bomen, planten en bloemen en dergelijke op het gehele stationsgebied, zowel noord- als zuidzijde.	28 (namens OV-consumentenplatform Groningen), 49, 80	Groen is altijd een belangrijk thema bij ruimtelijke ontwerpen en kan de aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte vergroten. Bij de herinrichting van het voorplein en de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde zal dit onderwerp nadrukkelijk worden betrokken. Daarnaast hebben wij de ambitie om ook op de uiteinden van de perrons groen aan te leggen.
D1.9	Het fietspad langs het spoor zal worden verlegd wanneer de tunnel voor de bussen bij het Hoofdstation er komt. Kan er dan niet meteen ruimte worden gevonden voor een trottoir langs het fietspad? Door de combinatie van fietsers en lopende mensen met koffers ontstaan vaak gevaarlijke situaties.	29 (namens Vereniging Bewonersbelangen Lodewijkstraat e.o.), 31, 58, 68	Wij zijn het hier helemaal mee eens. Bij het verleggen van het fietspad zullen we ook een voetpad aanleggen.

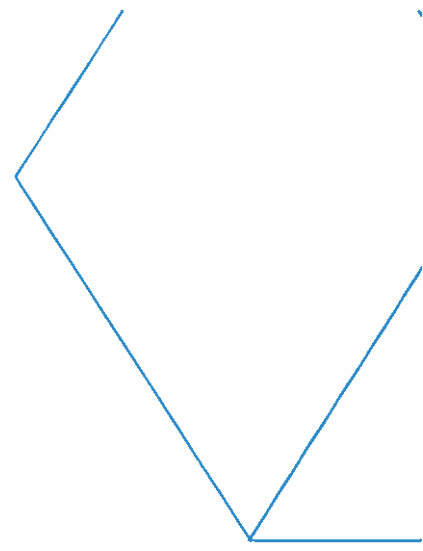
NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D1.10	Graag bankjes enabri's op en om het station/busstation voor ouderen en mindervaliden. Bij slecht weer is het voor deze groepen echt afzien op het station.	64	Op het huidige busstation ontbreekt de ruimte om extraabri's en bankjes te plaatsen. Dit zou ten koste gaan van een of meerdere haltes. Gezien de beperkte ruimte op het busstation is het opruimen van enkele haltes niet mogelijk. Op de nieuwe treinperrons komen wachtovervoeringen met bankjes. Eventuele nieuwe bushaltes aan de zuidzijde van het station zullen voorzien worden van bushokjes.
D1.11	Graag verwarmde wachtruimten realiseren op station/busstation	64	Verwarmde wachtruimtes zijn inpasbaar op de perrons. Afhankelijk van de verwachte wachttijden, het wel of niet klaarstaan van een trein en reizigersaantallen wordt per perron bekeken of er een wachtruimte komt. Op het huidige busstation ontbreekt de ruimte om extra wachtruimtes te plaatsen. Dit zou ten koste gaan van een of meerdere haltes. Gezien de beperkte ruimte op het busstation is het opruimen van enkele haltes niet mogelijk.
D1.12	De Fietzersbond pleit voor het handhaven van de huidige fietsparkeervervoering onder het Stadsbalkon. Naast parkeervervoering aan de noordkant wenst de Fietzersbond ook een goede en gratis fietsparkeervervoering aan de zuidkant van het station.	77 (namens Fietzersbond Groningen)	De totale stallingsbehoefte in het stationsgebied groeit de komende jaren naar ongeveer 17.500 stallingsplaatsen. Op dit moment telt de noordzijde ongeveer 9.000 stallingsplaatsen. Dat betekent dat er minimaal 8.500 stallingsplaatsen bijgebouwd moeten worden. Bijbouwen willen we doen aan de noordzijde, maar ook aan de zuidzijde willen we minimaal 4.000 stallingsplaatsen realiseren. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat 25% van alle reizigers vanuit het zuiden van en naar het Hoofdstation fietst.
D1.13	Misschien kan de Stationsweg over circa 50 meter worden verlaagd, zodat hier een 'deksel' kan worden aangebracht. Deze deksel zorgt ervoor dat tussen het station en de Werkmanbrug een directe en veilige verbinding ontstaat voor zowel fietsers als voetgangers. Verder lijkt het mij verstandig om parallel aan de huidige Werkmanbrug een nieuwe brug te bouwen, alleen voor fietsers. Dit omdat fietsers en voetgangers elkaar op deze brug nogal vaak in de weg zitten.	80	De suggestie de Stationsweg te verlagen om daarmee het conflict tussen langzaam en snelverkeer te vermijden, is vaker gedaan. Globaal onderzoek in het verleden heeft uitgewezen dat dit in de huidige situatie een zeer ingrijpende en kostbare aanpassing vergt. Dit past op dit moment niet binnen de financiële reikwijdte van het plan. Het wordt echter evenmin onmogelijk gemaakt dit op termijn alsnog te realiseren. Het toevoegen van een brug is evenmin een nieuwe suggestie. Los van de financiële consequenties betekent dit een ongewenste ingreep in de architectuur van het Groninger Museum. Voetgangers en fietsers zullen blijvend rekening moeten houden met elkaar.
D1.14	Op het stationsplein moet ruimte komen om kennis te maken met Groninger producten. Een product dat hier zou passen is Zechsal magnesium.	71	Het past binnen de visie op stations in Nederland dat lokale ondernemers een plek kunnen krijgen op het station. Het is aan de ondernemer om te bepalen wat er verkocht wordt in de winkel.



NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D1.15	<p>Het bedrijfsleven is sterk voorstander van het uithalen van verkeersstromen. Naast het feit dat de fiets- en voetgangerstunnel fysiek van elkaar gescheiden zijn, is het van belang dat de toegang tot deze tunnels zo in te richten dat ook bovengronds deze verkeersstromen elkaar zo min mogelijk hinderen. Daarom vraagt de kruising van voetgangers en fietsers bij beide entrees van de tunnel en bij de opgang naar de perrons nader aandacht. Om aan de noordzijde van het Hoofdstation ook gemotoriseerd verkeer (auto, bus) in de lijn Oost-West te scheiden van langzaam verkeer (voetganger, fietsers) in de lijn Noord-Zuid, is het bedrijfsleven groot voorstander van ongelijkvloerse kruising van deze verkeersstromen. Deze ongelijkvloerse kruising moet een logische aansluiting krijgen enerzijds op de loop- en fietsroute vanuit de binnenstad via de Museumbrug naar de nog aan te leggen tunnel onder het Hoofdstation door volgens variant 1. Daarbij heeft het de voorkeur voetgangers en fietsers over het gemotoriseerd verkeer heen te leiden in plaats van andersom. Bovendien moeten bedrijven in de Oost-westlijn wel bereikbaar blijven voor fietsers en voetgangers.</p>	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven)	<p>Als de bustunnel wordt aangelegd, zullen er veel minder bussen over de Stationsweg en de oversteek Werkmanbrug rijden. Alle bussen uit het westen (via HOV-as west) hoeven dan niet meer langs de route Emmaviaduct-Stationsweg-Busstation te rijden. We onderzoeken of ook de bussen uit het zuiden op termijn via de bustunnel kunnen rijden. Dit kan de Stationsweg nog verder ontlasten.</p> <p>Voor het voorplein van het monumentale stationsgebouw stellen we de komende jaren een integraal ruimtelijk ontwerp op. Daarbij zullen alle functies onder de loep worden genomen (Kiss&Ride, busafwikkeling, taxistandplaatsen, fietsparkeren, voetgangersafwikkeling, fietsroutes), evenals de oversteekbaarheid van de stationsweg naar de Werkmanbrug.</p> <p>De suggestie om de Stationsweg te verlagen om daarmee het conflict tussen langzaam en snelverkeer te vermijden, is vaker gedaan. Globaal onderzoek in het verleden heeft uitgewezen dat dit in de huidige situatie een zeer ingrijpende en kostbare aanpassing vergt. Dit past op dit moment niet binnen de financiële reikwijdte van het plan. Het echter evenmin onmogelijk gemaakt dit op termijn alsnog te realiseren.</p>
D2	Busstation		
D2.1	Het lijkt niet wenselijk om het busstation op te delen (noord- en westzijde). Laat alle bussen aan dezelfde kant stoppen.	60	Wanneer de bustunnel wordt gerealiseerd, zullen alle bussen die aan de zuidzijde stoppen, ook stoppen op het busstation aan de noordzijde. De enige uitzondering hierop is de buslijn naar Zernike. Voor die reizigers is een stop aan de noordzijde niet nodig. Zie hiervoor ook het antwoord bij E1.1
D2.2	Is het niet mogelijk om het gehele busstation ondergronds te realiseren?	66	In 2015/2016 maken we een ruimtelijk plan voor de zuidzijde van het station. Hierbij zal ook worden onderzocht of het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde. Een ondergronds busstation achten wij financieel niet realistisch. Het ligt ook niet voor de hand aangezien er daardoor een gelijkvloerse kruising zou ontstaan met de fietstunnel en de voetgangerstunnel. Daarnaast wordt de aansluiting vanaf de busbaan HOV-West lastig, omdat deze eerst hoog over het water heen moet (Hoornsediep) en vervolgens omlaag naar een ondergronds busstation.
D2.3	Het busstation verplaatsen naar de zuidzijde vind ik een goed plan.	80	In 2015/2016 maken we een ruimtelijk plan voor de zuidzijde van het station. Hierbij zal ook onderzocht worden of het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D2.4	Als het busstations naar de zuidzijde wordt verplaatst, doen zich nieuwe mogelijkheden voor de ontwikkeling van de noordzijde. Hier mogen onderneming rond het Hoofdstation geen last van krijgen.	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven)	Als wordt besloten over de verplaatsing van het busstation, gaan wij graag met het Groninger Bedrijfsleven in gesprek over de ontwikkeling van de noordzijde.
D3	Fietsen		
D3.1	<p>Graag goede, veilige en voldoende fietsstallingen op het station, bewaakt en onbewaakt. Zowel aan de noord- als zuidzijde van het station.</p> <p>De huidige fietsstalling is nu al te klein. Neem een voorbeeld aan het nieuwe fietsenhok in Utrecht waar plaats is voor 12.500 fietsen, al is dat voor Groningen nog te klein.</p> <p>Het realiseren van de fietstunnel vraagt om voldoende fietsstallingen aan de noord- en zuidzijde. Fietsstallingen zijn van belang om het Hoofdstation als aantrekkelijke toegang tot Groningen neer te zetten, schenk hier daarom nu hernieuwde aandacht aan.</p>	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven), 28 (namens OV-consumentenplatform Groningen), 46	<p>In totaal telt het stationsgebied momenteel 9.300 stallingsplaatsen. Eind 2014 zijn dat er 10.000. De NS, ProRail en de gemeente houden er rekening mee dat de fiets steeds meer gebruikt gaat worden als vervoermiddel voor en/of na een treinreis. Daardoor blijft de behoefte aan meer stallingen toenemen. We houden rekening met een groei tot 17.500 stallingsplaatsen in het stationsgebied (bewaakt en onbewaakt). Omdat we niet alle stallingsplaatsen aan de noordzijde van het station kunnen aanleggen, wordt ook nadrukkelijk naar de zuidzijde gekeken. Daarnaast is de wens om stallingen te realiseren op het perronplein op de route vanuit het oosten en westen naar het stationsgebied.</p> <p>In de tweede helft van 2014 brengen we nader in beeld wat de effecten van de fietstunnel zijn en wat dit betekent voor de stallingsopgave voor het gehele stationsgebied. Ook de bestaande en toekomstige (fiets)routes van en naar het stationsgebied worden daarin meegenomen.</p>
D3.2	Vanuit de huidige verdiepte fietsstalling ('Stadsbalkon') zou het mogelijk moeten worden om onder het station door te fietsen. Tevens zouden er ten minste 10.000 extra fietsparkeerplekken onder het station gerealiseerd moeten worden. Met mogelijkheden om e-bikes op te laden. De behoefte aan stallingsruimte groeit de komende jaren naar verwachting verder tot circa 15.000 à 16.000 stallingsplaatsen in totaal (momenteel: 9.500). Als dit al op korte termijn geldt, dan zijn er op iets langere termijn minstens 10.000 extra benodigd. Die fietstunnel en fietsparkeerder moeten vanuit het kantoorje van het stallingspersoneel te overzien zijn, eventueel met camerabewaking. Vanaf elk perron moet er ook een ruime trap zijn naar deze fietsstalling.	83	Zie het antwoord hierboven.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D3.3	Kunnen er in de fietsenstalling ook luidspreekers worden geplaatst, zodat je daar ook kan horen dat een trein vertraging heeft? En kan er ook een buienradar worden opgehangen, zodat men kan zien of er regen komt of droog blijft?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	We vinden het belangrijk dat in iedere (nieuwe) fietsenstalling relevante informatie beschikbaar is voor de gebruiker. In een stationsstalling is het om die reden een goed idee dat fietsers informatie kunnen krijgen over de vertrektijden en vertreksporen van treinen, eventuele vertragingen van trein of bus en informatie over de weersvoorspelling of het laatste nieuws. Bij de bouw van nieuwe stallingen in het stationsgebied proberen we hier rekening mee te houden.
D3.4	Komen er in de fietsenstalling ook mogelijkheden voor het opladen van e-bikes en accu's?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	In alle nieuwe fietsenstallingen in de stad – zoals station Europapark en in de toekomst ook onder het Groninger Forum – kunnen fietsers hun elektrische fiets opladen. In bestaande stallingen hangt dit heel erg af van de stalling zelf. Zo is in het Stadsbalkon het opladen van elektrische fietsen helaas niet mogelijk, maar binnenkort in de stalling onder de Openbare Bibliotheek weer wel. Bij de bouw van nieuwe stallingen in het stationsgebied proberen we hier ook rekening mee te houden.
D3.5	Kan de bewegwijzering van fietspaden en straks de fietstunnel wat duidelijker worden? Wie bijvoorbeeld vanaf de Emmasingel komt, ziet geen bord waarop staat hoe naar het station te fietsen onder de bebouwing van de Groninger Archieven door.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen), 50, 59	Het is niet mogelijk om alle fietsroutes in de stad te bewegwijzeren. Daarom beperkt de gemeente zich tot de belangrijkste routes in en door de stad. De fietsroute via de Groninger Archieven maakt geen onderdeel uit van een hoofdroute en wordt om die reden niet bewegwijzerd.
D3.6	Er moet een goede verbinding komen voor fietsers tussen het station en alle uithoeken van de stad. Fiets(snel)routes moeten bijvoorbeeld uitkomen bij het trein-/busstation zodat goed en makkelijk overstappen tot de mogelijkheid hoort. De routes moeten dan zo weinig mogelijk obstakels bevatten zoals kruispunten en verkeerslichten.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen), 50	De bereikbaarheid van het station per fiets heeft volop onze aandacht. Het gaat dan om de route van en naar het station zelf, maar ook om de locatie en de toegankelijkheid van de fietsenstallingen. De noordzijde van het station is op dit moment per fiets goed bereikbaar, maar op verschillende plaatsen kan de bereikbaarheid verbeterd worden. De zuidzijde is daarentegen momenteel slecht bereikbaar voor fietsers. In het project verbeteren we de bereikbaarheid van het stationsgebied voor fietsers.

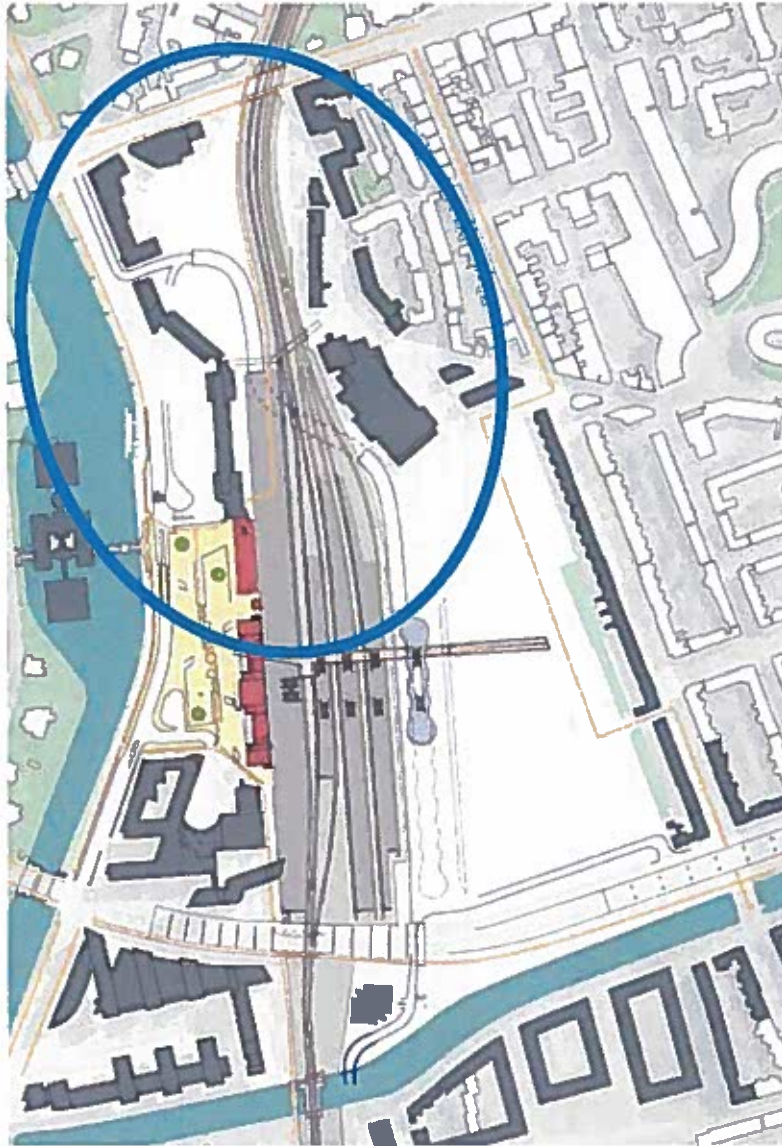




VERKENNING BUSTUNNEL EN FIETSTUNNEL

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
E1	Bustunnel		
E1.1	Met de komst van een zuidelijke ingang ontstaat een plek waar men kan overstappen van bus naar trein. Maar overstap van bus op andere bus vereist dan wel een tunnel naar de voorzijde van het station of ergens anders een bus-bus overstappunt.	5	<p>De bussen die stoppen bij de nieuwe halte aan de zuidzijde van de station, rijden ook door naar het huidige busstation aan de noordzijde van het station. Op het busstation kunnen reizigers dan net als nu overstappen van bus op bus.</p> <p>De enige uitzondering hierop is de busverbinding met Zernike. Deze stopt straks alleen bij de halte aan de zuidzijde van het station. Busreizigers vanuit alle verschillende richtingen (behalve het zuiden), hebben namelijk al eerder een overstap op een bus naar Zernike kunnen maken. Reizigers vanuit het zuiden kunnen bij de halte aan de zuidzijde overstappen op de bus naar Zernike.</p>
E1.2	Inspreker vindt de bus- en fietstunnel geen goed plan voor de veiligheid en goede doorstroming.	35, 47	Met de bustunnel en met de fietstunnel is het juist goed mogelijk om verschillende verkeersstromen te scheiden. Dat levert een verbetering van de verkeersveiligheid op. Daarnaast zorgt een scheiding van de verkeersstromen ervoor dat deze elkaar niet hoeven te kruisen, waardoor de doorstroming verder verbetert.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
E.1.3	Wat is de route van de bustunnel? Waarheen en waarvandaan?	39	<p>De bustunnel zorgt voor een verbinding van de bussen van en naar het westen van de stad met het huidige busstation aan de noordzijde van het station. Daarnaast biedt de bustunnel een kans om de bussen van en naar het zuiden van de stad te verbinden met het huidige busstation.</p> <p>De bustunnel zal aan de westkant aansluiten op de busbaan HOV-West, die zorgt voor een snelle verbinding tussen P+R Hoogkerk en het Hoofdstation. Deze busbaan loopt vanaf 2015 vanaf de Koeriersterweg via de Paterswoldseweg langs het spoor tot aan het Hoornsdediep. De busbaan gaat over het Hoornsdediep heen en komt uit aan de achterzijde van het station (waar nu het opstelreijn voor de treinen is). Voor de bustunnel zal deze busbaan parallel aan het spoor worden doorgetrokken en aan de zijde van het gebouw van Post NL onder de sporen door gaan. De tunnel komt aan de noordzijde weer boven ter hoogte van het huidige busparkeerterrein ('busbuffer').</p>



In deze afbeelding is de bustunnel omcirkeld. De bussen komen straks uit het westen onder het Emmaviaduct door, kunnen stoppen bij de zuidelijke bushaltes om vervolgens de bustunnel in te rijden.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
E1.4	De bustunnel is een geweldig plan, vooral als de voetgangerstunnel ook een zuidelijke ingang krijgt.	53 (namens VVE Viaductflat)	Het is de ambitie van alle partijen om deze zuidelijke entree te realiseren. Dit zal dan ook worden meegenomen in het ruimtelijke plan dat in 2015/2016 zal worden opgesteld.
E1.5	Realiseer de bustunnel voor de veiligheid beslist in een andere buis dan de voetgangerstunnel.	54	De bustunnel, de fietstunnel en de voetgangerstunnel zijn aparte tunnels zodat geen vermenging van verkeer plaatsvindt.
E1.6	In de plannen is een bustunnel onder het station gepland. De route van de bussen wordt hiermee aangepast. Hierdoor zullen alle bussen gaan rijden tussen het UWV-gebouw en het parkeerterrein dat zich schuin achter dit pand bevindt. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee voor klanten en medewerkers.	69 (namens UWV)	Op dit moment rijden ook alle bussen vanaf het busparkeerterrein (de 'busbuffer') naar het busstation. Bij de aanleg van de bustunnel verleggen we het fietspad. Daarnaast komt een nieuw voetpad. Voetgangers kunnen dan over de bustunnel heen naar het UWV-gebouw. Wel moet de busbaan direct achter het Hunze-huys nog worden overgestoken. Hiervoor richten we een veilige oversteekplaats in.
E1.7	De Fietsersbond is voorstander van de nieuwe bustunnel onder het station door, uitgaande van de huidige tekeningen waarbij het fietsverkeer geen extra hinder ondervindt van het busverkeer en het fietspad 'de onderdoorgang' gehandhaafd blijft. We vinden het ook een positieve verandering dat er door de komst van de bustunnel minder busbewegingen komen rondom het stationsgebied.	77 (namens Fietsersbond Groningen)	Het is de bedoeling dat de fietsverbinding parallel aan de noordzijde van het spoor gehandhaafd blijft. Wel wordt deze iets verlegd zodat het fietspad ongelijkvloers kan kruisen met de bustunnel.
E1.8	De bustunnel is een mooi plan. Doordat er tientallen bussen per uur door zullen rijden, is het raadzaam de tunnel niet te smal uit te voeren. Dit met het oog op toekomstbestendigheid en mogelijk bredere bussen.	80	De bustunnel is 'toekomstbestendig' ontworpen. De bustunnel wordt voldoende breed en hoog. Wanneer dat aan de orde zou komen, zou er zelfs een tram zonder bovenleiding doorheen kunnen.
E1.9	Als bewonersvereniging maken we ons ernstig zorgen over de hoeveelheid geluid en fijnstof van de bussen die vol gas omhoog rijden. De bustunnel komt in de huidige plannen boven de grond ter hoogte van Viaductstraat 16, op de plek waar nu de huidige sporen 1, 2 en 3 liggen. Dit is dermate dicht bij onze panden dat ik met klem verzoek dit plan te herzien en een andere locatie te zoeken voor de bustunnel. Als de bustunnel toch op deze locatie komt, zien wij graag dat de uitgang overdekt wordt totdat de bussen volledig op maaiveldhoogte zijn. Verder moeten er dan afzuigsystemen voor onderdruk in de tunnel komen, zodat de uitlaatgassen die vrijkomen bij het omhoog rijden, afgezogen kunnen worden.	81 (namens Vereniging Viaductstraat)	<p>Wij begrijpen uw zorgen en zullen onderzoeken op welke wijze het geluid en de uitstoot van fijnstof kan worden gereduceerd. Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen aan de bustunnel en/of maatregelen aan de bussen zelf. Bijvoorbeeld door milieunormen aan de bussen te stellen.</p> <p>Om de ruimte voor de mogelijke verplaatsing van het busstation op te houden en de mogelijkheid open te houden om in de toekomst eventueel met een tram gebruik te kunnen maken van de tunnel en dan op tijd boven te zijn voor het moment dat de reizigerstunnel wordt gekruist dient de bustunnel zover mogelijk te- gen het Post NL-gebouw aangelegd worden. Het is daardoor niet mogelijk om hem verder naar het westen aan te leggen.</p>

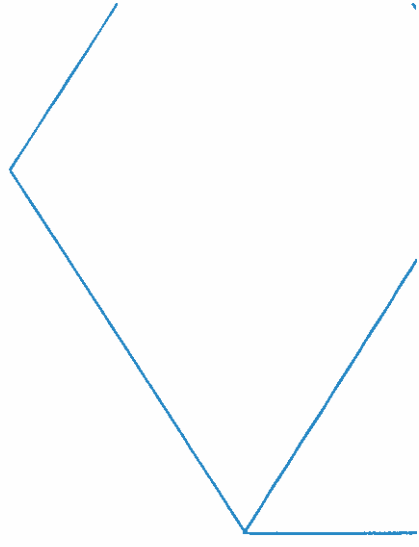
NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
E1.10	<p>Nu de tramplannen zijn geschrapt, is er geen enkele noodzaak om het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen. Een bustunnel is gevaarlijk en ook nergens voor nodig. Een paar bushaltes aan de zuidzijde, bij de ingang van de huidige voetgangersbrug, is genoeg. Deze brug is een goede overstapmogelijkheid voor buspassagiers die met een andere bus verder willen reizen. Die brug komt mooi uit bij het busstation, en moet dan ook behouden blijven. Die brug maakt de bustunnel overbodig.</p>	83	<p>De bustunnel wordt aangelegd om een snellere verbinding te creëren voor de bussen die gebruik maken van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer-as West (uit de richting van Hoogkerk). Deze bussen hoeven straks niet meer om te rijden over het Emmaviaduct om het busstation aan de voorzijde te bereiken. Dit ontlast de Stationsweg, zodat deze beter oversteekbaar is voor fietsers en voetgangers. De bustunnel verbetert daarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer en verlaagt de exploitatiekosten.</p> <p>Als het busstation naar de zuidzijde wordt verplaatst, zorgt de bustunnel er ook voor dat er een korte route is tussen het nieuwe busstation aan de zuidzijde en de binnenstad. Daarmee is de bustunnel bij zowel een busstation aan de noordzijde als aan de zuidzijde een goede keuze.</p> <p>De suggestie om passagiers over te laten stappen via de Blauwe Brug sluit niet aan bij onze visie op het openbaar vervoer en is praktisch niet uitvoerbaar. De perrons zijn niet bereikbaar vanaf deze brug. Wij willen juist meer mensen rechtstreeks naar hun bestemming brengen, dus met zo min mogelijk overstappen.</p>
E2	<p>Fietstunnel</p>		
E2.1	<p>Kan de fietstunnel niet worden gecombineerd met de voetgangerstunnel onder het station? Denk aan een fietspad in het midden, met aan weerszijden voetgangers.</p>	<p>29 (namens Vereniging Bewonersbelangen Lodewijkstraat e.o.), 31, 68</p>	<p>Het combineren van de fietstunnel en de voetgangerstunnel is vanwege de veiligheid niet gewenst. Daarnaast is het vanwege de (rol)trappen die vanuit de voetgangerstunnel omhoog gaan naar de perrons, niet goed mogelijk om de fietstunnel direct naast de voetgangerstunnel te leggen. Vandaar dat het huidige idee is om twee afzonderlijke tunnels aan te leggen.</p>
E2.2	<p>Wat is de toegevoegde waarde van de fietstunnel, gezien de Herebrug en de Emmabrug?</p>	<p>37, 60</p>	<p>Er zijn verschillende redenen waarom een fietstunnel onder het Hoofdstation, bij voorkeur gekoppeld aan een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde, wenselijk is. In de eerste plaats willen we met een fietstunnel de overstap tussen de fiets en het openbaar vervoer (bus en trein) zo veel mogelijk faciliteren als in de toekomst het volledige busstation en de Intercity's naar de zuidzijde worden verplaatst. Daarnaast neemt met een fietstunnel de bereikbaarheid van het stationsgebied per fiets toe, omdat fietsers gemakkelijker van de ene kant van het station naar de andere kant kunnen fietsen, zonder dat ze om hoeven te fietsen via het Emmaviaduct of de Hereweg. Doorgaande fietsers zullen daarentegen wel gebruik blijven maken van het Emmaviaduct en de Hereweg. Ten slotte kan een fietstunnel de geïsoleerde ligging van de zuidzijde van het stationsgebied doorbreken waardoor er extra kansen voor de gebiedsontwikkeling in dit gebied ontstaan.</p>
E2.3	<p>Fietstunnel Hoofdstation doen! Zo'n kans krijg je niet weer.</p>	<p>43, 53 (namens VVE Viaductflat), 77 (namens Fietsersbond Groningen)</p>	<p>Hartelijk dank voor uw inbreng. Dat is precies de reden waarom we de mogelijkheden voor een fietstunnel nu grondig onderzoeken.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
E2.4	<p>Bij een aansluiting op het fietspad onder het Stadsbalkon graag aandacht voor de verkeersveiligheid. Het is nu al een gevaarlijke plek. Vooral 's nachts vanwege de slechte verlichting en de rare schuine palen.</p>	55	<p>In de voorkeursvariant is het de bedoeling dat de nieuwe fietsfunnel aansluit op de bestaande fietsrotonde onder het Stadsbalkon. Hoe deze extra aansluiting precies wordt vormgegeven, is nu nog niet duidelijk. We weten wel dat het aantal fietsers in het Stadsbalkon en daarmee ook op de fietsrotonde toe zal nemen. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. In de ontwerppogave houden we hier rekening mee.</p>
E2.5	<p>De voorkeur van de Fietzersbond gaat uit naar variant 1 van de fietserstunnel. Het is positief dat een treinreiziger die ten noorden van het station woont, eenvoudig naar de zuidkant kan fietsen om daar te parkeren. Maar de Fietzersbond vindt het ook belangrijk dat de fietstunnel als onderdeel van een volwaardige fietsverbinding wordt gezien. Door de aansluiting op het Stadsbalkon ontstaat er een doorgaande route richting de binnenstad.</p> <p>Het Groninger Bedrijfsleven heeft de voorkeur voor variant 1 van de fietstunnel vanwege het grotere veiligheidsgevoel en de realisatie van de meest rechtstreekse loopstromen.</p>	<p>13 (namens het Groninger Bedrijfsleven), 77 (namens Fietzersbond Groningen), 80</p>	<p>De voorkeur van het College van Burgemeester en Wethouders gaat eveneens uit naar variant 1. Wij delen de analyse van de Fietzersbond en het Groninger Bedrijfsleven.</p>



AANLEG VIERDE SPOOR NAAR STATION EUROPAPARK

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
F.1	Helaas heeft het vierde spoor tot gevolg dat er meer treimbewegingen langs mijn huis plaatsvinden en dat deze ook dichterbij rijden. Dit spoor lag hier al voordat wij hier kwamen wonen, maar werd tot nu toe nooit gebruikt.	7	Het vierde spoor dat op dit moment stopt voor de overweg Esperantotraat wordt op dit moment inderdaad zeer weinig gebruikt. Verlenging van dit spoor is nodig om de treindienst tussen Hoofdstation en Europapark te kunnen rijden.
F.2	De aanleg van het vierde spoor naar station Europapark is een goed plan.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 39, 53 (namens VVE Viaductflat), 80	De aanleg van een vierde spoor is nodig om de treindienst tussen Hoofdstation en Europapark te kunnen rijden.
F.3	Houd bij de aanleg van het vierde spoor naar station Groningen Europapark ook rekening met een in de toekomst mogelijk vijfde spoor.	44	Met de aanleg van het extra spoor is er voldoende capaciteit op dit baanvak. We houden daarom geen rekening met een vijfde spoor.



NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
G.1	Is de nieuw te bouwen overkapping bij station Europapark gelijk aan de bestaande overkappingen? Dit is esthetisch veel mooier.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Het ontwerp wordt de komende tijd gemaakt. Het ontwerp van het bestaande station wordt hierbij als uitgangspunt genomen. De nieuwe kap zal aansluiten bij de bestaande kappen.
G.2	Door de nieuwe spoorconfiguratie en de sluiting van de Esperantokruising zullen de vervoersstromen (voetgangers, gemotoriseerd verkeer, fietsers) rond het station Europapark naar onze verwachting fors toenemen. We zouden graag de effecten van deze toename onderzocht willen hebben. We verwachten namelijk meer treinreizigers op het station Europapark die ook het fietspad onder het station zullen oversteken. Zeker in de spits zal dit leiden tot problemen.	77 (namens Fietsersbond Groningen)	Het plan is er onder meer op gericht om het gebruik van het station Europapark te bevorderen. Dus klopt het dat er meer reizigers gebruik zullen maken van de tunnel aldaar. Door de overzichtelijkheid en de ruime opzet van deze tunnel verwachten wij geen onveilige situaties. Overigens is het nog steeds de wens ter plaatse van de Esperantokruising een fietstunnel te realiseren. Dit is een 'optimalisatie' in de plannen voor de zuidelijke ringweg, die in beeld komt als de aanbesteding meevalt.
G.3	Is ook onderzocht wat het effect is van het extra busverkeer rondom het station Europapark op de veiligheid, snelheid en doorstroming van de nieuwe hoofd fietsroute vanuit Hoogezand via de Duinkerkenstraat, waar ook de nieuwe Helperzoomtunnel op zal aansluiten?	77 (namens Fietsersbond Groningen)	De Helperzoomtunnel en alle wegen en aansluitingen daaromheen worden of zijn vormgegeven conform de richtlijnen die daarvoor gelden. Wij verwachten geen onveilige situaties. De veranderende verkeersstromen als gevolg van de aanleg van de Helperzoomtunnel, inclusief de gewijzigde busroutes, leiden niet tot zodanige verschuivingen dat de veiligheid en de doorstroming onder druk komen te staan.
G.4	Stedenbouwkundig gezien heeft station Europapark veel meer ontwikkelingspotentieel dan de zuidzijde van het Hoofdstation, omdat het een veel betere ontsluiting heeft. Het loont dus veel meer de moeite om sterk in te zetten op station Europapark, en daar dynamo nummer 1 van te maken. Ten zuiden van het Hoofdstation kun je dan beter studentenflats neerzetten, mits het vervoer van gevaarlijke stoffen door het station beëindigd wordt.	83	Het gebied ten zuiden van het Hoofdstation is in de gemeentelijke structuurvisie benoemd als belangrijke toekomstige economische dynamo voor de stad. Ook heeft de gemeenteraad in een ontwikkelvisie van 2011 uitgesproken het gebied tot een moderne 'cityhub' te willen ontwikkelen, een toplocatie in de regio, met een mix van stedelijke functies en met ruimte voor leisure, kantoren en woningen. Het gebied ten zuiden van het Hoofdstation heeft een duidelijk andere karakteristiek dan Europapark. Het feitelijke programma voor het gebied ten zuiden van het Hoofdstation moet nog worden bepaald. Ook moet voor het gebied nog een ruimtelijk plan worden vastgesteld (beoogd in 2015/2016). Bij het bepalen van het programma voor het gebied ten zuiden van het Hoofdstation worden de plannen afgewogen tegen andere ontwikkelingslocaties in de stad, om ongewenste concurrentie tussen de verschillende locaties te vermijden. Het goederenvervoer tussen Delfzijl en Rotterdam blijft bestaan. Het staat vervoerders vrij om, voor zover de capaciteit en andere (veiligheids)vereisten dit toelaten treinen te laten rijden.



AANLEG KEERVOORZIENING

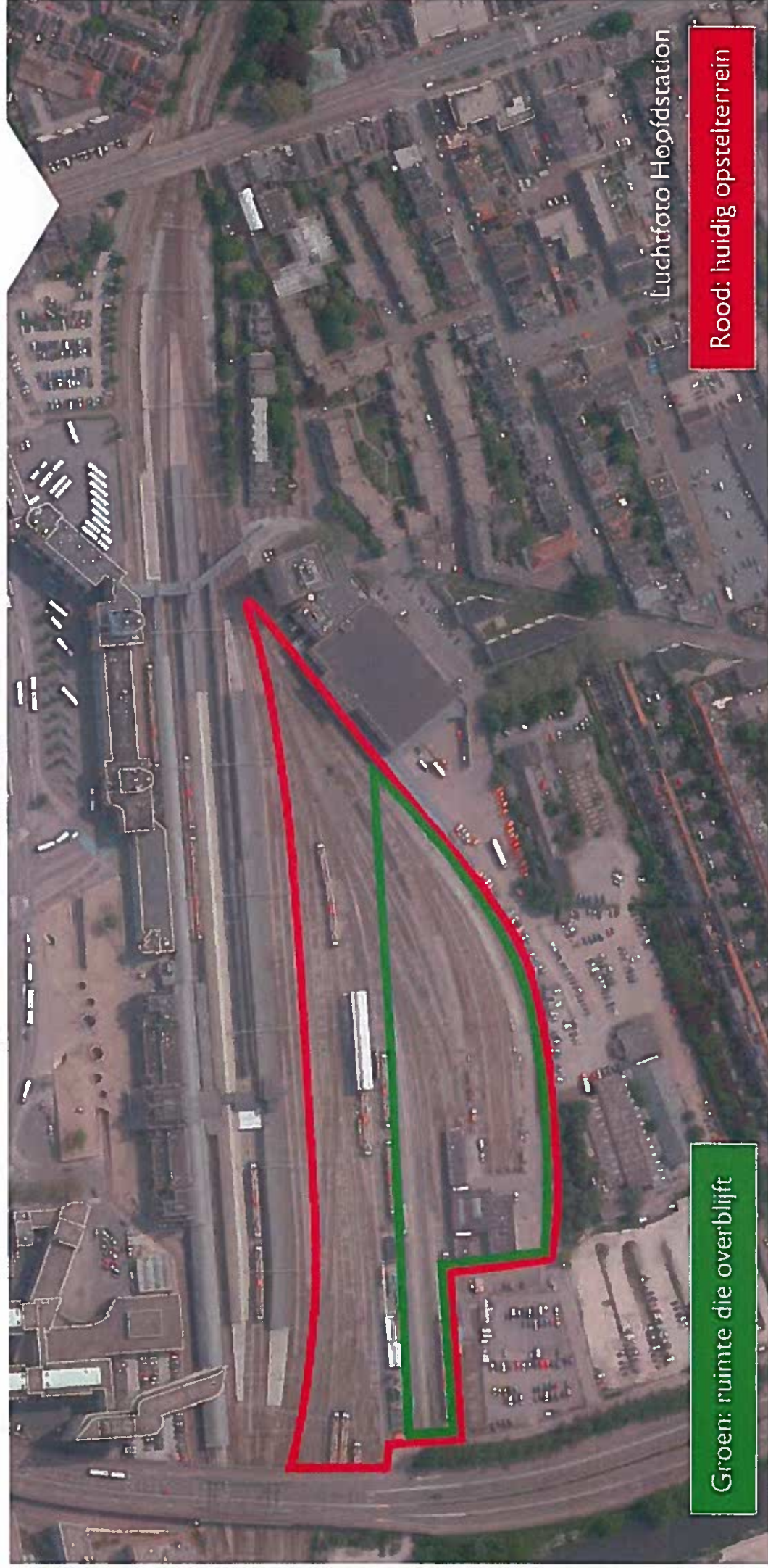
NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
H.1	De aanleg van de keervoorziening is een goed plan.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 53 (namens VVE Viaductflat)	Hartelijk dank voor uw inbreng. De aanleg van de keervoorziening is nodig om treinen van en naar Leeuwarden te kunnen keren.
H.2	Wij vragen u de werkzaamheden voor de aanleg van de keervoorziening die het meeste overlast veroorzaken, buiten het zomerseizoen te plannen.	78 (namens Vereniging Volkstuinen Tuinwijk)	De bouw van de keervoorziening vraagt dat er een langere periode geen treinverkeer is. Dit wordt bij voorkeur gepland in verkeersluwe periodes; er zullen dan een aantal weken geen treinen rijden terwijl er hard gewerkt wordt. Werkzaamheden op een bepaalde locatie worden zo veel mogelijk gecombineerd om de overlast te beperken. Zo wordt geprobeerd om de bouw van de keervoorziening te combineren met de bouw van de Helperzoomtunnel.
H.3	Tussen Tuinwijk en het spoor ligt een sloot. Deze sloot wordt nu voor de helft onderhouden door NS/Prorail en de andere helft door Tuinwijk. Zou het mogelijk zijn om in het kader van de werkzaamheden deze sloot te vervangen door een duiker, om op onderhoud te besparen? Mocht dit niet kunnen, kan de sloot dan een keer worden gebaggerd en ontdaan worden van riet?	78 (namens Vereniging Volkstuinen Tuinwijk)	Er zijn voor de aanpassingen aan het spoor ook werkzaamheden nodig aan de spoordijk en de naastgelegen sloten. Afhankelijk van het ruimtebeslag en de beheerafspraken zullen we onderzoeken of we aan dit verzoek kunnen voldoen.



OPSTELTERREIN ROUAANSTRAAT (GEMEENTE HAREN)

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
I.1	Verzoek om een heuvel/dijk aan te leggen om het zicht op de treinen ook in de winter te ontnemen. Dit kan met grond die vrijkomt bij de aanleg. Daar bovenop kunnen dan de geplande bosschages weer worden gerealiseerd.	9	Dat lijkt ons een goed idee. Bij de nadere uitwerking van de plannen willen we een afweging maken tussen het plaatsen van een scherm en/of een geluidswal om het opstelrelin. Deze zal worden voorzien van groen. Hierdoor zal het opstelrelin in de winter ook aan het zicht onttrokken zijn.
I.2	Liever geen wal voor het opstelrelin.	21	Er zijn veel reacties die vragen om extra geluidsmaatregelen te treffen (zie deel J pagina 46). Ook zijn er zorgen vanuit de omgeving over het licht en het uitzicht. Om aan deze zorgen tegemoet te komen, zullen wij een geluidswal en/of afscherming plaatsen om het opstelrelin. De wal of het scherm, die het opstelrelin aan het zicht onttrekt, zal worden begroeid met groen.
I.3	Het is een groot pluspunt dat de afschermende bosschage ook het lelijke uitzicht op het industrieterrein voor een groot deel wegneemt.	12	De komst van het opstelrelin biedt de kans om het zicht op het industrieterrein aan de Rouaanstraat zo veel als mogelijk is weg te nemen en te verbeteren door een groene inrichting.
I.4	De locatie voor het nieuwe opstelrelin is goed gekozen.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 12, 23, 26, 80	Hartelijk dank voor uw inbreng. Uit onderzoek is gebleken dat de gekozen locatie het meest geschikt is.
I.5	Het is onnodig om het opstelrelin te verplaatsen naar de Rouaanstraat. Kan het niet achter het station blijven, waar het al jaren goed zit? Dan hoeft er ook geen vierde spoor te worden gerealiseerd. Om de toegang tot de achterzijde wel te realiseren, kan er wel een tunnel onder het huidige opstelrelin door.	9, 10	Doordat er meer treinen gaan rijden, zijn er meer perrons nodig op het Hoofdstation. Ook het vierde spoor is nodig om alle treindiensten voor reizigers te kunnen laten rijden. Daarnaast betekent een hogere frequentie van de treinen ook dat er meer treinstellen nodig zijn. De ruimte voor het opstelrelin neemt dus af, terwijl er tegelijkertijd meer treinstellen te parkeren zijn. De locatie achter het station is daardoor te klein geworden. Daarom moet het opstelrelin verplaatst worden. Uit locatieonderzoek kwam de Rouaanstraat als beste locatie naar voren.

Op deze luchtfoto van het Hoofdstation is het huidige opstelterrein rood omlijnd. De weg aan de linkerkant is het Emmaviaduct, rechts loopt de Hereweg. Door de komst van extra sporen en perrons blijft er voor het opstelterrein te weinig ruimte over (het groen omlijnde gebied). Dat is te klein, zeker gezien de toename van het aantal treinen dat van het opstelterrein gebruik moet maken.



Luchtfoto Hoofdstation

Rood: huidig opstelterrein

Groen: ruimte die overblijft

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
1.6	<p>Wij maken ons zorgen over de huidige locatiekeuze. Kan er niet nogmaals goed geken worden naar de alternatieve locatie Bronlanden? Deze is 400 meter verderop, met slechts één woning in de nabije omgeving. Als dit niet kan, dan moeten de cijfers inzichtelijker worden gemaakt.</p>	<p>12, 14 (namens deel bewoners buurtschap Essen), 73 (vanuit Bewonersoverleg Essen)</p>	<p>De gekozen locatie aan de Rouaanstraat ('de Vork') is in het locatieonderzoek het meest geschikt bevonden. Dit gebied ligt tussen de treinstralen van de landelijke vervoerder en de regionale vervoerder in. Hierdoor hoeven zij elkaars spoor niet te gebruiken. Ook is er naar het gebied toe geen extra spoor nodig dat niet al voor de dienstregeling aangelegd moet worden. Verder ligt de gekozen locatie dicht bij het station. Hierdoor zijn de jaarlijkse exploitatiekosten en de beheer en onderhoudskosten lager dan de locatie Bronlanden. De aanleg van het opsteltraject bij de Vork heeft verder geen significante negatieve consequenties voor wat betreft de ecologie. Tot slot kan het traject worden aangelegd zonder dat hiervoor volgens de wet geluidsmaatregelen of andere compenserende maatregelen nodig zijn. Dat wil overigens niet zeggen dat we geen geluidsmaatregelen overwegen. Zie hiervoor 1.1</p> <p>De locatie Bronlanden ligt verder weg, waardoor de jaarlijkse kosten (exploitatie, beheer en onderhoud) hoger zijn. Voor de ritten naar deze locatie moet een extra geëlektrificeerd spoor worden aangelegd, aangezien deze vanwege de drukte niet allemaal over het bestaande spoor kunnen. Ook zullen de treinen van Arriva en NS elkaar dan op hun route van en naar het opsteltraject "in de weg" zitten, ze kruisen elkaars sporen. Daarnaast gaan er dan meer treinen over de spoorwegovergang Noorderzanddijk, waardoor hier maatregelen moeten worden genomen. Tot slot ligt de locatie Bronlanden tegen een natuurbeheergebied aan en valt het voor een klein deel in de zoekruimte voor een brede verbindingzone tussen groengebieden.</p> <p>De gekozen locatie aan de Rouaanstraat is het meest geschikt bevonden. Zie voor de argumentatie daarvan ook het antwoord hierboven.</p> <p>Het verplaatsen van het opsteltraject naar het Suikerunietraject heeft verschillende nadelen. De investeringskosten om treinen naar dit traject te laten rijden, zijn erg hoog. Zo moet er een extra spoorbrug over het Hoornsiediep komen, moet de overweg Peizerweg ondertunneld worden en is extra geëlektrificeerd spoor nodig tussen het Hoofdstation en het Suikerunie-terrein om de treinen van en naar het opsteltraject te kunnen brengen. Een complicerende factor daarbij is dat de treinen van het opsteltraject de dienstregelingstreinen moeten kruisen. Daarvoor zijn extra infrastructurele maatregelen nodig.</p> <p>Het is zeker niet onze bedoeling om misleidende informatie te geven. Het traject heeft meerdere namen. Wij gebruiken zowel de benaming Rouaanstraat als 'de Vork'. De naam Rouaanstraat komt voort uit het feit dat het traject zijn hoofdontsluiting krijgt vanuit de Rouaanstraat. De naam 'Vork' kan verwarrend zijn omdat de spoorafplitsing ten noorden van station Haren in de volksmond ook bekend staat als 'Vork'.</p> <p>De gemeente Haren heeft de grote wens om het gebied ook toegankelijk te maken voor mensen die een stuk willen wandelen in de natuur. Met de komst van het opsteltraject en het geplande groen, is het eenvoudig om aan deze wens tegemoet te komen. Dit geeft de inwoners van de gemeente Haren een extra voorziening waar behoefte aan is. Wij realiseren ons dat wandelende mensen het gebied minder aantrekkelijk maken voor weidevogels. In het traject tegen het opsteltraject aan zullen echter wel nesten worden gemaakt waarin vogels kunnen gaan broeden.</p> <p>Wij zijn in overleg met de eigenaren van de gronden die nodig zijn voor het opsteltraject.</p>
1.7	<p>Het is een slecht plan om het opsteltraject te verplaatsen naar de Rouaanstraat. Dit groene gebied moet groen blijven. Het is een waterwingebied, waar de Hondsrug begint. Het is een beter plan om het nieuwe opsteltraject op het oude Suikerunie-terrein te plaatsen. Dit is al voor 80% verhard en makkelijk te ontsluiten via Hoogkerk.</p>	<p>35</p>	<p>Het verplaatsen van het opsteltraject naar het Suikerunietraject heeft verschillende nadelen. De investeringskosten om treinen naar dit traject te laten rijden, zijn erg hoog. Zo moet er een extra spoorbrug over het Hoornsiediep komen, moet de overweg Peizerweg ondertunneld worden en is extra geëlektrificeerd spoor nodig tussen het Hoofdstation en het Suikerunie-terrein om de treinen van en naar het opsteltraject te kunnen brengen. Een complicerende factor daarbij is dat de treinen van het opsteltraject de dienstregelingstreinen moeten kruisen. Daarvoor zijn extra infrastructurele maatregelen nodig.</p> <p>Het is zeker niet onze bedoeling om misleidende informatie te geven. Het traject heeft meerdere namen. Wij gebruiken zowel de benaming Rouaanstraat als 'de Vork'. De naam Rouaanstraat komt voort uit het feit dat het traject zijn hoofdontsluiting krijgt vanuit de Rouaanstraat. De naam 'Vork' kan verwarrend zijn omdat de spoorafplitsing ten noorden van station Haren in de volksmond ook bekend staat als 'Vork'.</p> <p>De gemeente Haren heeft de grote wens om het gebied ook toegankelijk te maken voor mensen die een stuk willen wandelen in de natuur. Met de komst van het opsteltraject en het geplande groen, is het eenvoudig om aan deze wens tegemoet te komen. Dit geeft de inwoners van de gemeente Haren een extra voorziening waar behoefte aan is. Wij realiseren ons dat wandelende mensen het gebied minder aantrekkelijk maken voor weidevogels. In het traject tegen het opsteltraject aan zullen echter wel nesten worden gemaakt waarin vogels kunnen gaan broeden.</p> <p>Wij zijn in overleg met de eigenaren van de gronden die nodig zijn voor het opsteltraject.</p>
1.8	<p>De benaming Rouaanstraat is misleidend. Het opsteltraject ligt bij Essen in de gemeente Haren.</p>	<p>12, 51</p>	<p>Het is zeker niet onze bedoeling om misleidende informatie te geven. Het traject heeft meerdere namen. Wij gebruiken zowel de benaming Rouaanstraat als 'de Vork'. De naam Rouaanstraat komt voort uit het feit dat het traject zijn hoofdontsluiting krijgt vanuit de Rouaanstraat. De naam 'Vork' kan verwarrend zijn omdat de spoorafplitsing ten noorden van station Haren in de volksmond ook bekend staat als 'Vork'.</p> <p>De gemeente Haren heeft de grote wens om het gebied ook toegankelijk te maken voor mensen die een stuk willen wandelen in de natuur. Met de komst van het opsteltraject en het geplande groen, is het eenvoudig om aan deze wens tegemoet te komen. Dit geeft de inwoners van de gemeente Haren een extra voorziening waar behoefte aan is. Wij realiseren ons dat wandelende mensen het gebied minder aantrekkelijk maken voor weidevogels. In het traject tegen het opsteltraject aan zullen echter wel nesten worden gemaakt waarin vogels kunnen gaan broeden.</p> <p>Wij zijn in overleg met de eigenaren van de gronden die nodig zijn voor het opsteltraject.</p>
1.9	<p>Ik ben tegen het wandelpad langs het opsteltraject omdat dit de natuur ter plekke nog meer zal verstoren (broedplek voor weidevogels).</p>	<p>12, 15, 51</p>	<p>Het is zeker niet onze bedoeling om misleidende informatie te geven. Het traject heeft meerdere namen. Wij gebruiken zowel de benaming Rouaanstraat als 'de Vork'. De naam Rouaanstraat komt voort uit het feit dat het traject zijn hoofdontsluiting krijgt vanuit de Rouaanstraat. De naam 'Vork' kan verwarrend zijn omdat de spoorafplitsing ten noorden van station Haren in de volksmond ook bekend staat als 'Vork'.</p> <p>De gemeente Haren heeft de grote wens om het gebied ook toegankelijk te maken voor mensen die een stuk willen wandelen in de natuur. Met de komst van het opsteltraject en het geplande groen, is het eenvoudig om aan deze wens tegemoet te komen. Dit geeft de inwoners van de gemeente Haren een extra voorziening waar behoefte aan is. Wij realiseren ons dat wandelende mensen het gebied minder aantrekkelijk maken voor weidevogels. In het traject tegen het opsteltraject aan zullen echter wel nesten worden gemaakt waarin vogels kunnen gaan broeden.</p> <p>Wij zijn in overleg met de eigenaren van de gronden die nodig zijn voor het opsteltraject.</p>
1.10	<p>Het conceptplan loopt over mijn traject. Hier heb ik grote bezwaren tegen.</p>	<p>12</p>	<p>Het is zeker niet onze bedoeling om misleidende informatie te geven. Het traject heeft meerdere namen. Wij gebruiken zowel de benaming Rouaanstraat als 'de Vork'. De naam Rouaanstraat komt voort uit het feit dat het traject zijn hoofdontsluiting krijgt vanuit de Rouaanstraat. De naam 'Vork' kan verwarrend zijn omdat de spoorafplitsing ten noorden van station Haren in de volksmond ook bekend staat als 'Vork'.</p> <p>De gemeente Haren heeft de grote wens om het gebied ook toegankelijk te maken voor mensen die een stuk willen wandelen in de natuur. Met de komst van het opsteltraject en het geplande groen, is het eenvoudig om aan deze wens tegemoet te komen. Dit geeft de inwoners van de gemeente Haren een extra voorziening waar behoefte aan is. Wij realiseren ons dat wandelende mensen het gebied minder aantrekkelijk maken voor weidevogels. In het traject tegen het opsteltraject aan zullen echter wel nesten worden gemaakt waarin vogels kunnen gaan broeden.</p> <p>Wij zijn in overleg met de eigenaren van de gronden die nodig zijn voor het opsteltraject.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
I.11	Wij maken ons grote zorgen over lichtvervuiling in het natuurgebied. Bomen zijn mooi als afscheiding, maar lichtmasten steken daar ver boven uit en geven de locatie alsnog een uiterlijk van een industrieterrein. Ook voor de ecologie moet er zo weinig mogelijk lichtoverlast zijn. Graag lage verlichting toepassen.	9, 12, 14 (namens deel bewoners buurtschap Essen), 15, 18, 62 (namens Milieuvadviseraad Haren)	Het is onze ambitie om de lichtuitstraling zo veel mogelijk te beperken. Daarbij kijken we naar verschillende methodes. Bijvoorbeeld naar lightsensoren, led-verlichting en/of lage verlichting. We kunnen lichtuitstraling echter nooit helemaal voorkomen, aangezien de medewerkers die werkzaamheden op het opstelterrein uitvoeren voldoende verlichting nodig hebben om dit veilig te kunnen doen.
I.12	Kan het emplacement niet minder langgerekt? Dat voorkomt onnodige aantasting van het natuurgebied. Het gebied waar wordt getankt en gewassen zou compacter kunnen worden zodat het emplacement dichterbij de stad komt te liggen. Tanken kan eventueel ook op de plek waar de treinen worden gestald. Dus acht tankpunten.	9	Wij hebben er bewust voor gekozen om het terrein langgerekt en dun te houden in plaats van kort en breed. Bij 'langgerekt en dun' ligt het terrein zo ver mogelijk weg bij de woningen in Essen en zo dicht mogelijk tegen het industriegebied ten noorden van het terrein aan. Daarnaast zorgt een langgerekt opstelterrein ervoor dat alle processen van de vervoerders achter elkaar plaats kunnen vinden. Dat voorkomt onnodig heen en weer rijden, waarmee ook het geluid voor de omgeving kan worden beperkt. Het voorstel voor extra tankpunten betekent een breder ruimtebeslag in de nabijheid van woningen. Ook moet er meer gerangeerd worden om de treinen te wassen. Ten slotte zouden de extra kosten van de tankinstallaties leiden tot een substantiële toename van de bouwkosten van het opstelterrein.
I.13	Kan het opstelterrein ook verdiept worden aangelegd? Dat beperkt nog meer de afbreuk van de Esserpolder.	15	Het is zeer lastig om de sporen op het opstelterrein te verlagen. Opstel- en serviceterreinen moeten vanwege de veiligheid van de medewerkers geheel in een recht vlak liggen. Medewerkers lopen om de treinen heen en voeren onder de treinen inspectiewerkzaamheden uit. Dat maakt rollend materieel levensgevaarlijk. Treinen op de rem zetten is niet toereikend, dus door het terrein in een recht vlak te leggen, wordt voorkomen dat materieel gaat rollen. Alles verdiept leggen zou betekenen dat het terrein veel langgerektter wordt omdat eerst het hoogteverschil overbrugd moet worden, nog los van de maatregelen die nodig zijn om het gebied dan droog te houden. Op dit moment wordt nog onderzocht hoe hoog het opstelterrein zal liggen ten opzichte van de bestaande spoorlijnen. De bedoeling is om het zo laag mogelijk te houden, zonder dat we een aanpassing in de waterhuishouding hoeven te doen.
I.14	Wordt door de komst van het opstelterrein de Noorderzandijk ook veiliger gemaakt? Het is nu een griezelig parcours, vooral voor fietsende kinderen. Denk daarbij aan cameratoezicht.	15	Het is de bedoeling dat er een wandelroute parallel aan de Noorderzandijk wordt gemaakt. Verder zijn er geen plannen voor grote aanpassingen aan de Noorderzandijk zelf. We proberen de lichtuitstraling van het gebied zo klein mogelijk te laten zijn omdat het een buitengebied is. Het is dan ook niet onze intentie om extra verlichting aan te brengen en ook niet om camera's op te hangen.
I.15	Wat worden de aanrijroutes voor materiaal voor het nieuwe opstelterrein?	16 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg)	De hoofdaanrijroute zal via de Rouaanstraat over het spoor gaan. Daarnaast komt er een ontsluiting van het terrein met de Noorderzandijk zodat hulpverleningsdiensten volgens de regels het gebied van twee kanten kunnen bereiken.
I.16	Waarom is de gemeente Haren geen onderdeel van Groningen Spoorzone? Het nieuwe opstelterrein is immers op grondgebied van Haren gesitueerd.	16 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg)	Wij zijn steeds in overleg met de gemeente Haren. De gemeente Haren heeft daarmee een belangrijke positie, ook gedurende de resterende periode van het project. Zo wordt de planologische procedure die daarvoor nodig is door de provincie en de spoorsector in overleg met de gemeente Haren uitgevoerd.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
1.17	Wordt er goed nagedacht over welk soort groen er wordt toegepast om het opstel terrein af te schermen zodat dit ook in de winter aan het zicht onttrokken wordt?	19	De plannen voor het groen bij het opstel terrein zijn gemaakt door een landschapsarchitect. Deze heeft in overleg met andere deskundigen gekozen voor bomen en planten die in dit gebied goed groeien en passen. Om het opstel terrein komt een scherm en/of wal, met begroeiing zodat ook in de winter het opstel terrein zo veel mogelijk aan het zicht wordt onttrokken.
1.18	Scherm het opstel terrein in de Vork af met groen, maar houd de rest van het landschap zo open mogelijk. Dus geen extra singels, ook niet om een eventueel wandelpad parallel aan het spoor. Zo veel mogelijk de openheid behouden. Zorg dat de afscheiding van het opstel terrein altijd groen blijft, ook in de winter en ook in het begin.	73 (vanuit Bewonersoverleg Essen)	Wij zullen hier zo veel mogelijk rekening mee houden. Zie ook het antwoord hierboven.
1.19	Kan de grond die vrijkomt bij het ontgraven van het opstel terrein ook worden uitgestrooid over de naastgelegen landbouwgrond? Dit scheelt een hoop bouwverkeer en misschien kosten?	19	Dat is een interessante suggestie. Of dit mogelijk is, zullen we bespreken met de gebruiker van de gronden.
1.20	Mijn moestuin grenst vlak aan het spoor. Nu al heb ik last van kopervijzel. Wordt dit ook erger door de komst van het nieuwe opstel terrein?	20	De moestuinen naast het spoor liggen zodanig ver van het spoor af dat deze geen last zullen hebben van extra kopervijzel. Het meeste kopervijzel valt dicht bij het spoor neer.
1.21	De groenstrook langs het opstel terrein moet niet te smal worden. Vooral bij de Noorderzanddijk.	23	Helaas is het niet mogelijk gebleken om de sporen in te korten om aan deze zijde een grotere groenstrook mogelijk te maken. Wel wordt hier een met groen begroeid scherm en/of wal geplaatst.
1.22	Kan het voetpad langs het nieuwe opstel terrein worden doorgetrokken langs het spoor naar de Kooiweg en naar Oosterhaar, bijvoorbeeld door middel van een tunneltje of spoorboom?	25, 26	Het is binnen het project niet gewenst om extra tunnels en overwegen te realiseren. Door een extra overweg neemt de onveiligheid toe. Een extra tunnel past niet binnen de financiën van het project. Daarnaast valt deze verbinding buiten dit project. Deze zou echter ook nog in een later stadium gerealiseerd kunnen worden.
1.23	Een aandachtspunt voor het opstel terrein is dat het milieuvriendelijk moet zijn. Ook ten opzichte van de omgeving.	39	Uiteraard zal aan alle milieuwetgeving worden voldaan. Daarnaast gaan we het opstel terrein groen inpassen.
1.24	Is er overleg geweest met het Groninger Landschap over de landschappelijke inpassing van het opstel terrein aan de Rouaanstraat?	40	We hebben hierover geen contact gehad met het Groninger Landschap. Maar de plannen zijn voor een ieder opengesteld om op te reageren. Zo heeft bijvoorbeeld de Milieuvriendelijke Haren ook op de plannen gereageerd.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
1.25	In het A&W rapport (de ecologische voortoets) wordt bekeken welke effecten de aanleg van het opstel terrein heeft op de ecologische kwaliteit van het gebied. De conclusie is dat geen compenserende of mitigerende maatregelen nodig zijn omdat de effecten te verwaarlozen zijn. Daarbij is niet gelet op een andere landschappelijke inrichting. Het 'plan-Bosch' houdt dit wel in. Onduidelijk is of door het plan-Bosch mogelijk wel effecten worden veroorzaakt die compensatie of mitigerende maatregelen nodig maken. Dat zou nader moeten worden aangeduid.	62 (namens Milieuadviesraad Haren)	Het plan van landschapsarchitect Bosch en Slabbers gaf een mogelijke invulling van het gebied. Mede naar aanleiding van de reacties die uit de participatie zijn gekomen, wordt een aangepast inpassingsplan gemaakt. Dit zal de basis vormen voor het Provinciaal Inpassingsplan. Voor dit inpassingsplan zal vervolgens bekeken worden of nog compenserende maatregelen nodig zijn. Naar verwachting legt de provincie het Provinciaal Inpassingsplan dit najaar ter inzage.
1.26	Het huidige gebruik van de Vork is agrarisch. In het plan-Bosch is hier geen duidelijke aandacht voor. De Milieuadviesraad stelt voor in het plan ook aan te geven in hoeverre het gebied agrarisch gebruikt kan blijven. Het zou goed zijn ook aan te geven (mogelijk in een model) hoe het agrarisch gebruik zo goed mogelijk kan blijven bestaan.	62 (namens Milieuadviesraad Haren)	De delen van het gebied die niet nodig zijn voor het opstel terrein, het wandelpad en het groen behouden een agrarische functie, zo is het plan. Dit zal in het Provinciaal Inpassingsplan nader worden uitgewerkt.
1.27	Houd bij de aanleg van recreatieve paden rekening met het verstorend effect op fouragerende vogels en weidevogels. Leg om die reden zo weinig mogelijk paden aan dwars door het open gebied. Zorg er bij de aanleg van wandelpaden ook voor dat er voldoende rustgebieden voor broedvogels en zoogdieren blijven bestaan.	62 (namens Milieuadviesraad Haren)	Wij zullen hier zo veel mogelijk rekening mee houden.
1.28	Ongeacht de keuze voor plan 1, 2 of 3, is het wenselijk dat dieren als konijnen, hazen en reeën vrije toegangen krijgen tot de aan te leggen boomsingels en broekbossen. Langgerekte stukken ononderbroken water kunnen beter hier en daar doorsneden worden door een dam of bossingel.	62 (namens Milieuadviesraad Haren)	We zullen onderzoeken of we dit kunnen realiseren.
1.29	Maak bij de aanplant zo veel mogelijk gebruik van streekeigen plantmateriaal.	62 (namens Milieuadviesraad Haren)	We zullen goed kijken naar de bomen, struiken en planten die in het gebied kunnen groeien en die hier van nature voorkomen.
1.30	Plant bij de keuze voor bomen en struiken ook voldoende soorten aan die van belang zijn voor bloembezoekende insecten.	62 (namens Milieuadviesraad Haren)	Het idee is om ook voor bijen en insecten aantrekkelijk begroeiing te plaatsen.



GELUIDSEFFECTEN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
J1	Geluidseffecten opstelsterrein Rouaanstraat		
J1.1	We zijn erg bang voor veel geluidsoverlast in Essen en Klein Martijn van het nieuwe opstelsterrein aan de Rouaanstraat.	14 (namens deelbewoners Buurtschap Essen), 20	Hoewel uit de berekeningen blijkt dat het geluid op het opstelsterrein binnen de toegestane normen valt, zullen wij onderzoeken of er een wal of afscherming om het opstelsterrein geplaatst kan worden om het geluid, maar ook het licht, nog verder te dempen. Deze afscherming zal met groen worden begroeid. Wij zullen omwonenden uitnodigen om mee te denken.
J1.2	De plannen om de geluidsoverlast ter hoogte van het opstelsterrein tegen te houden met bomen is aardig. Maar wat doet u in de tijd dat het nog kleine bomen zijn? Bomen in combinatie met geluidsschermen zijn dan (in de overbruggings-tijd) noodzakelijk.	16 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg), 17	Zie het antwoord hierboven.
J1.3	Als het opstelsterrein in de Vork komt, moeten er zo veel mogelijk geluids- en lichtmaatregelen komen. Het groen (bomen en struiken) houdt namelijk geen geluid en licht tegen. Het is een open landschap en daar klinkt alles ver door en elke uitstraling van licht zie je direct. Zo is er nu al veel last van het licht van de voetbalvelden, het geluid van de huidige treinen en zeker van de slijptrein. Sowieso moet er een geluidsafscherming om het opstelsterrein komen die dicht is. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de weerkaatsing van het geluid tegen de containers en gebouwen aan de andere kant van het opstelsterrein. Ook moeten maatregelen getroffen worden om de lichtuitstraling te voorkomen.	73 (vanuit Bewonersoverleg Essen)	Wij streven ernaar om tot een goede afscherming en inpassing van het opstelsterrein te komen. Hoewel de geluidseffecten binnen de normen blijven, zullen wij een geluidswal en/of scherm om het opstelsterrein plaatsen. Het is onze ambitie om de lichtuitstraling zo veel mogelijk te beperken. Daarbij kijken we naar verschillende methodes. Bijvoorbeeld naar lichtsensoren, led-verlichting en/of lage verlichting. We kunnen lichtuitstraling echter nooit helemaal voorkomen, aangezien de medewerkers die op het opstelsterrein werkzaamheden uitvoeren, voldoende verlichting nodig hebben om dit veilig te kunnen doen.
J1.4	Nergens staat dat de werkzaamheden 's nachts zullen plaatsvinden. Deze informatie kregen we pas bij de informatiebijeenkomsten in Haren op 5 en 11 maart. Er werd toegezegd dat dit binnen de landelijke normen blijft. Dit betekent wel veel lawaai in een zeer rustig gebied.	16 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg)	Op het opstelsterrein zullen zowel overdag, 's avonds als ook 's nachts werkzaamheden aan de treinen plaatsvinden. De nachtelijke normen zijn lager dan de normen voor overdag. Uit de onderzoeken naar het geluid blijkt dat het geluid dat 's nachts wordt geproduceerd, binnen de bestaande normen blijft. Ondanks dat, zullen wij schermen en/of geluidswallen om het opstelsterrein plaatsen om het geluid en het licht nog verder te dempen. Deze schermen en/of geluidswallen zullen met groen worden begroeid

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE																
J1.5	Hoe erg verandert het geluidsniveau ter hoogte van de flessenhals (aansluiting bij opstel terrein) ter hoogte van Klein Martijn 1 en II?	24	Er gaan op deze locatie meer treinen rijden. Dat betekent dat u de trein vaker zult horen. Het geluid blijft binnen de wettelijke normen. De toetsing van geluid vindt plaats op basis van wettelijk vastgelegde modellen waarin treinen, spoorconstructies en de jaardienst worden berekend. Deze normen zijn voor de nacht strenger dan voor overdag. Het geluidproductieplafond is gebaseerd op het gemiddelde berekende geluid in de jaren 2006 tot en met 2008 met daar bovenop een 'ruimte' van 1,5 decibel. Het geluid voor het doorgaande spoor neemt ter hoogte van Klein Martijn met circa 3 decibel af. Dat betekent dat de situatie beter wordt ten opzichte van de referentie jaren 2006 tot en met 2008.																
J2	Geluidseffecten hoofdspoor																		
J2.1	Graag aandacht voor de geplande nieuwe wissels in de NS-sporen ter hoogte van de Viaductstraat. Kunnen deze wissels niet verplaatst worden naar een locatie aan de andere kant van het Herewegviaduct? Daar liggen de sporen veel lager dan de bebouwing, is de afstand tot de woningen groter en er staat aan de kant van de NS-sporen (zuidkant van de bak) een geluidswal voor de appartementen. In onze optiek is dat een te prefereren locatie ten opzichte van de locatie bij de Viaductstraat, gezien de gelijke hoogte van de sporen en de bebouwing, de korte afstand van het spoor tot de bebouwing en het ontbreken van een geluidswering op deze locatie.	81 (namens Vereniging Viaductstraat)	Wissels worden aangelegd op de locatie waar ze nodig zijn. Als de wissels vlak voor de perrons komen, kunnen de treinen zo lang mogelijk 'rechts' blijven rijden. Dit komt de capaciteit ten goede. Het traject waarop treinen elkaar tegen kunnen komen, is dan zo kort mogelijk. De locatie aan de andere kant van de Hereweg leidt dus tot verminderde capaciteit en is om die reden niet gekozen.																
J2.2	Gezien de intensivering van de treinloop over de vier zuidelijkste sporen in de spoorbak maken wij ons zorgen om de geluidsdruk op voornamelijk de woningen die het dichtst bij de blauwe voetgangersbrug liggen. Het eerste spoor ligt voor de woningen Viaductstraat 14, 15 en 16 ongeveer naast de voordeur. Graag zouden wij met u van gedachten wisselen over de mogelijkheden tot geluidsreductie op deze plek via bijvoorbeeld een geluidswal.	81 (namens Vereniging Viaductstraat)	<p>AANTAL WISSELS OP HET HOOFDSPOOR</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>nu</th> <th>straks</th> <th>verschil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hoofdstation</td> <td>29</td> <td>14</td> <td>-15</td> </tr> <tr> <td>Tussen Hereweg en station Groningen Europapark</td> <td>11</td> <td>4</td> <td>-7</td> </tr> <tr> <td>Ten zuiden van station Groningen Europapark</td> <td>13</td> <td>23</td> <td>+10</td> </tr> </tbody> </table> <p>Wat de geluidseffecten zijn van de sporen en de grotere intensiteit van treinen is berekend. Omdat de geluidsbelaasting binnen de normen blijft, zijn maatregelen op het gebied van geluid wettelijk gezien niet noodzakelijk. Dit neemt niet weg dat er wel maatregelen genomen kunnen worden. Vooral nog hebben wij geen maatregelen voorzien, maar wij gaan hierover dit najaar nog graag met u in gesprek.</p> <p>Wij zijn voornemens een extra onderzoek te wijden aan de effecten van de aanpassingen van het stationsgebied op de Viaductstraat. Zie hiervoor ook het antwoord bij K3.</p>		nu	straks	verschil	Hoofdstation	29	14	-15	Tussen Hereweg en station Groningen Europapark	11	4	-7	Ten zuiden van station Groningen Europapark	13	23	+10
	nu	straks	verschil																
Hoofdstation	29	14	-15																
Tussen Hereweg en station Groningen Europapark	11	4	-7																
Ten zuiden van station Groningen Europapark	13	23	+10																
J2.3	ProRail heeft het plan om vier wissels te plaatsen voor de Esperantokruising. Ervaringen van mensen die naast wissels wonen, zijn dat zij vaak wakker worden of last kregen van slapeloosheid door het bedieningsgeluid van deze wissels. Kunnen de plannen voor de plaatsing niet worden gewijzigd om de leefbaarheid voor omwonenden te waarborgen?	7	Het aantal wissels tussen het Herewegviaduct en de Esperantokruising zal worden verlaagd, waardoor de geluidsoverlast in zijn totaliteit op dit deeltraject zal afnemen. Zie de tabel hierboven. De wissels die nog op dit deeltraject nodig zijn, komen op een andere plek te liggen dan nu. Dit kan op deze nieuwe locatie tot meer overlast leiden. Wij gaan onderzoeken of wij maatregelen kunnen treffen die de overlast tot een minimum beperken. Zie ook het antwoord bij K3.																

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
J2.4	<p>Totdat de wissels langs de Lodewijkstraat weg zijn (2019), blijven het geluid en vooral de trillingen door de zwaardere dubbeldekstreinen, de dieseltreinen (Arriva) en de goederentreinen nog steeds voortduren. Kan men de treinen niet langzamer laten rijden, waardoor geluid en trillingen kunnen worden beperkt?</p>	<p>29 (namens Vereniging Belwonersbelangen Lodewijkstraat e.o.), 31, 68</p>	<p>De locatie waar u op doelt, kent op dit moment de laagst mogelijke baanvaknelheid van 40 km/uur. Een langzamere snelheid kan niet worden afgedwongen. Wel is het zo dat op deze locatie treinen naar Groningen bijna het station bereikt hebben, dus 'uitrijden'. De vertrekkende treinen trekken na de bocht bij het Herewegviaduct op tot 80 km/uur. Dit blijft in de nieuwe situatie ook zo. Het nog langzamer laten rijden van treinen heeft effect op de dienstregeling en betekent dat er op andere locaties sneller gereden moet worden. Dit is niet mogelijk. Het is zelfs zo dat er bij Hoogeveen en Zwolle al aanpassingen worden gedaan om de rijtijd te bekorten.</p>
J2.5	<p>Meer treinen en meer wissels betekenen meer geluidsoverlast. Het lijkt alsof hier geen rekening mee wordt gehouden, want er wordt nergens iets vermeld over geluidsschermen tussen Europapark en Rouaanstraat. Klopt dat?</p>	<p>16 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg)</p>	<p>Meer treinen betekent inderdaad dat u vaker een trein hoort. Als gevolg van stiller spoor en stillere treinen overschrijdt het geluid de norm niet. Deze norm is gebaseerd op het gemiddelde van de treinintensiteit in de jaren 2006, 2007 en 2008 plus 1,5 decibel. Daarnaast ligt de bebouwing in het gebied vrij ver van het spoor af. Wij hebben daarom geen maatregelen voorzien.</p>
J2.6	<p>De Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg wil graag voldoende geluids- en lichtwering. Ons tuincomplex ligt ten zuiden van de Kooiweg tegen de spoorlijn Groningen - Assen, in de gemeente Haren.</p>	<p>63 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg)</p>	<p>Maatregelen op het gebied van geluid zijn wettelijk gezien niet noodzakelijk. We hebben besloten ter hoogte van de Volkstuinen Kooiweg geen extra maatregelen te treffen, anders dan de maatregelen bij het nieuwe opstelterrein. De effecten van de nieuwe dienstregeling zijn bij deze volkstuinen relatief beperkt, mede vanwege afstand tot het spoor en het gebruik van het terrein.</p>
J2.7	<p>Het spoor zorgt nu al voor geluidsoverlast, met name in de wijk Oosterhaar in Haren. Geregeld word ik in mijn slaap verstoord door goederenvervoer dat 's nachts de spoorboog (richting Veendam) maakt. Door de komst van het opstelterrein zal dit nog erger gaan worden. Houd hiermee rekening bij uw plannen. Ook Pattje Shipyards veroorzaakt al geluidsoverlast.</p>	<p>64</p>	<p>Het nieuwe opstelterrein ligt circa 2 kilometer vanaf de woonbebouwing van de wijk Oosterhaar, en ruim ten noorden van de spoorboog. De onderzoeken naar de geluidseffecten op nog dichterbij gelegen woongebieden laten zien dat deze binnen de normen blijven. Deze normen zijn voor de nacht strenger dan voor overdag. Dit neemt niet weg dat we in overleg met betrokkenen streven naar een goede afscherming en inpassing van het opstelterrein.</p>



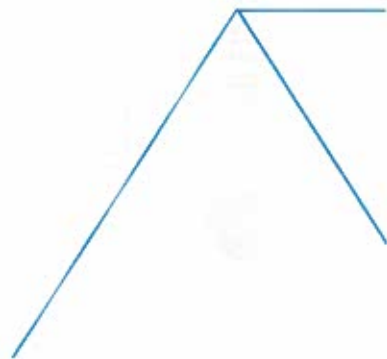
TRILLINGEN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
K.1	Het is heel fijn dat de wissels uit de bocht worden gehaald ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat en de Verlengde Feithstraat.		Dank voor uw inbreng. Wissels worden toegepast waar ze nodig zijn. Ze zijn niet meer nodig op deze plek.
K.2	In het pand aan de Stationsweg 10 (UWV) is al regelmatig overlast van trillingen. Zullen deze tijdens de bouwwerkzaamheden op het station erger worden? En zal het intensiever gebruik van het spoor voor extra trillingen zorgen?	69 (namens UWV)	Er is onderzoek gedaan naar trillingseffecten in de nieuwe situatie. Als gevolg van de plannen neemt in de buurt van het station het effect van trillingen af, ondanks het intensiever gebruik van het spoor. Dat komt door de afname van het aantal wissels en het toepassen van nieuw spoor. Tijdens de bouw zal aandacht zijn voor trillingsarm bouwen. Toch zijn trillingen tijdens de bouw onvermijdelijk. Als er werkzaamheden worden uitgevoerd die naar verwachting trillingen veroorzaken, zullen de direct omwonenden en/of eigenaren van panden in de directe omgeving hierover worden geïnformeerd.
K.3	Worden er vier wissels geplaatst ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat en de Verlengde Willemstraat? De mensen die hier wonen, wonen dicht bij de zuidelijke ringweg waar het verkeer, met name vrachtwagens, trillingen veroorzaken. In de toekomst gaan hier meer treinen rijden en er zal meer verkeer op de ringweg gaan rijden. Voor de bewoners van dit traject zijn er dus trillingen van zowel het spoor als de ringweg. Kunnen de genoemde wissels worden verplaatst tot bovenop de verdiepte ringweg? Daar woont niemand. Het is duurder, maar voor omwonenden wordt het leefbaarder.	29 (namens Vereniging Bewonersbelangen Lodewijkstraat e.o.), 31, 61, 86	De wissels waar u op doelt, zijn nodig tussen het Hoofdstation en station Europapark. Uit nadere bestudering blijkt dat we deze vier wissels ook op het Hoofdstation kunnen plaatsen. Voordat we hierover een besluit nemen, willen we inzichtelijk maken wat dit zou betekenen voor de totaaleffecten van onze plannen op de Viaductstraat. Hierover gaan we vervolgens met de Viaductstraat in gesprek. Het blijkt ook mogelijk tenminste twee van deze wissels op het 'dekseel' van de nieuwe zuidelijke ringweg te plaatsen. Maar vanuit planoptimalisatie heeft de verplaatsing naar het Hoofdstation onze voorkeur.



PROCEDURES / PLANOLOGIE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
L.1	<p>Als woningeigenaar in de Rivierenbuurt (Ijsselstraat/Hoornsediep) word ik graag op korte termijn ingelicht over de plannen voor het gebied tussen Ring Zuid en het Hoofdstation. Het gaat dan met name om de plannen voor het Hoornsediep en de Parkweg. Er is nu veel onduidelijkheid. Ik wil graag weten of en hoe mijn leefomgeving in de toekomst verandert. Een definitieve uitwerking van zowel de plannen Groningen Spoorzone als die van Aanpak Ring Zuid is nodig voor de bewoners om proportioneel en rechtmatig te kunnen reageren op bijvoorbeeld plannen voor het stationsgebied.</p>	79	<p>Wij kunnen ons voorstellen dat het lastig is om een totaalbeeld te krijgen van wat er in deze omgeving mogelijk gaat veranderen. Wij zijn altijd bereid om samen met Aanpak Ring Zuid en/of Groningen Bereikbaar een toelichting te geven.</p> <p>Tussen de projecten vindt intensief overleg plaats, zodat de projecten op alle fronten goed op elkaar aansluiten. Doordat de plannen zich in verschillende fases bevinden, is het echter lastig om nu al een definitief totaalbeeld te geven</p> <p>Zo moet voor het gebied ten zuiden van de sporen nog een ruimtelijk plan worden gemaakt. We willen dit plan in 2015/2016 maken. In 2011 heeft de gemeenteraad een voorkeursalternatief vastgesteld voor de ontwikkeling van het stationsgebied en in 2013 een ontwikkelstrategie. Dit zijn de bouwstenen voor een op te stellen ruimtelijk plan. Bij het opstellen van een ruimtelijk plan is het gewenste programma (zoals woningen, kantoren, bedrijvigheid en recreatie en ontspanning) een belangrijk element. Hoe dit programma er precies uit gaat zien, moet nog worden uitgewerkt. Hierbij zullen we ook omwonenden betrekken.</p>
L.2	<p>Ik zou graag zien dat er voor de omliggende wijken van de grote projecten (Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone) een totaalvisie wordt gepresenteerd</p>	65, 79	<p>Zie het antwoord hierboven.</p>

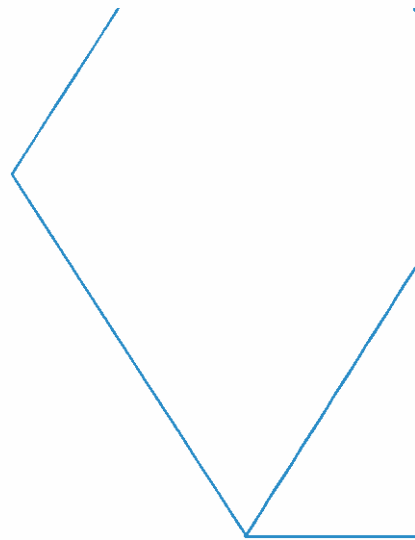




BOUWOVERLAST EN COMPENSATIE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
M.1	Is er sprake van enige compensatie voor omwonenden die last hebben van de verbouwingen de komende jaren? Van zowel Aanpak Ring Zuid als Groningen Spoorzone?	7, 82	<p>Bouwoverlast kan uit verschillende aspecten bestaan, zoals geluid, bouwverkeer, trillingen of lichtoverlast.</p> <p><i>Geluid</i> Werksaamheden moeten worden uitgevoerd volgens de Nota Bouwlawaaï. In deze nota zijn normen opgenomen over hoeveel bouwlawaaï op welk moment van de dag toelaatbaar is. 's Nachts mag minder geluid worden gemaakt dan overdag. Als de werkzaamheden niet binnen de normen kunnen worden uitgevoerd, dan kan het College van Burgemeester en Wethouders hiervoor een ontheffing verlenen. Hierbij zal sprake zijn van een zorgvuldige belangenafweging. Hierbij wordt het bouwbelang afgewogen tegen het bewonersbelang.</p> <p><i>Bouwverkeer</i> Voorwaarde die we stellen aan de aannemers is dat bouwverkeer niet via woonstraten mag rijden. Materiaal en materieel wordt zo veel mogelijk via het spoor aangevoerd.</p> <p><i>Trillingen</i> De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd binnen de richtlijn van de Stichting bouwresearch (SBR). In deze richtlijn is beschreven hoeveel trilling maximaal toelaatbaar is.</p> <p><i>Lichtoverlast</i> Voor lichtoverlast bestaat geen wetgeving. We zorgen ervoor dat de verlichting rondom de bouwplaats dusdanig is afgesteld dat de lampen niet op woningen van omwonenden schijnen.</p> <p>Omdat bouwoverlast vervelend is en bewoners direct raakt, zullen de samenwerkende partijen veel energie steken in omgevingscommunicatie. Omwonenden zijn daardoor goed op de hoogte van de activiteiten en de mogelijke effecten daarvan en hebben een duidelijk adres voor eventuele klachten.</p> <p>Verder heeft de gemeente Groningen een algemene nadeelcompensatieverordening vastgesteld. Als blijkt dat omwonenden meer nadeel ondervinden dan het normale maatschappelijke risico en zij daardoor onevenredig zwaar worden getroffen, dan kunnen zij een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. In de verordening staat beschreven wanneer sprake kan zijn van nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie beoordeelt het verzoek tot nadeelcompensatie.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
M.2	Wat worden de aanrijroutes voor het materiaal voor het nieuwe opstel terrein?	16 (namens Vereniging Volkstuineigenaren Koolweg)	De materialen voor het opstel terrein zullen zo veel mogelijk worden aangevoerd via het spoor en via de Rouaanstraat. Hiervoor wordt als eerste een overweg aangelegd tussen Rouaanstraat en het opstel terrein. De bouwwerkzaamheden voor station Europapark zullen via de Helperzoom plaatsvinden. Net als bij de bouw van het station wordt gestreefd naar de aanvoer van grote onderdelen (zoals de kap) in één keer, zodat de transporten beperkt zijn. De aan- en afvoer naar het stationsgebied zal nog nader bepaald worden. Er wordt gedacht aan het gebruik van de HOV-as West (de busbaan naar Hoogkerk) om het 'gewone' wegennet te ontlasten.
M.3	Ik woon aan de Parkweg/Hoendiep en maak me zorgen over de werkzaamheden aan de zuidzijde van het station, zoals heien, graven en andere bouwwerkzaamheden.	82	Hoe wij omgaan met bouwoverlast staat in de beantwoording onder M.1.
M.4	De winkels moeten een verhuiskostenvergoeding krijgen.	49	NS Stations, eigenaar van het stationsgebouw en de paviljoens op het perronplein, maakt als verhuurder zorgvuldige afspraken met de huurders over vergoedingen van de kosten van verhuizing of andere kosten die gevolg zijn van het project.





DUURZAAMHEID

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
N.1	Waarom rijden er over het spoor nog steeds milieuvriendelijke dieseltreinen en gaat men niet over op treinen met een schonere krachtbron, zoals accu's en zonnepanelen?	2, 83	Op dit moment onderzoekt de provincie Groningen of na 2020 met andere treinen dan dieseltreinen op het regionale spoor kan worden gereden. Hiervoor zijn nog meerdere mogelijkheden in beeld. Ook elektrisch rijden met en/of zonder batterijen wordt in dit onderzoek meegenomen.
N.2	Wordt er ook gekeken of de stadsbussen kunnen worden vervangen door een stadstram (geen regio-tram)? Dit is stukken duurzamer en makkelijker in te passen dan bussen.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Dit valt buiten de reikwijdte van het project. De aanpassingen op het Hoofdstation maken dit echter niet onmogelijk.
N.3	Laat de bussen op accu's rijden om uitstoot te verminderen.	54, 83	Dit valt buiten het project. Wel is er met de aanschaf van de dubbelgelede bussen (die gaan rijden vanaf medio augustus 2014) ook gekozen voor duurzaamheid. Bij de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding van het openbaar busvervoer wordt nagedacht over de mogelijkheden om verder te verduurzamen.
N.4	Via aanbesteding treinelektrificatie afdwingen. Dit moet gelden voor het hele noordelijke net, geen half werk!	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen), 70, 83	Op dit moment is de provincie Groningen aan het onderzoeken op welke wijze het openbaar vervoer het beste verduurzaamd kan worden. Zie ook de reactie op N.1.



GERELATEERDE PROJECTEN

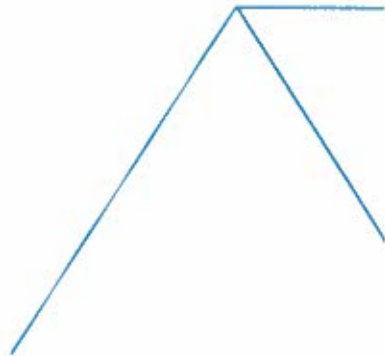
NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
O1	Aanleg onderdoorgang Paterswoldseweg		
O1.1	Uitstekend plan, zo weinig mogelijk hindernissen voor auto's en bussen.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Dank voor deze inbreng.
O1.2	Een tunnel geeft doorrijmogelijkheden, maar op dit moment is de Paterswoldseweg de laatste vlakke route vanuit het zuiden naar het centrum. Dit kan voor ouderen en mindervalide mensen een drempel vormen.	50	De projectgroep Paterswoldseweg is bezig met een voorkeursvariant waarin een hellingspercentage is toegepast van 3%. Hiermee blijft het toegankelijk voor ouderen en mindervalide mensen. Er wordt nu onderzocht of en hoe dit nog verder te optimaliseren is
O2	Aanleg busbaan Koeriersterweg - Hoofdstation (HOV-as West)		
O2.1	Hoe zien de plannen voor de verlenging van de busbaan Transferium Hoogkerk - Hoofdstation Groningen eruit?	5	Totdat de bustunnel is aangelegd, zullen de bussen vanuit en naar het westen de route op het onderstaande plaatje volgen. Na aanleg van de bustunnel zullen de bussen via de bustunnel rijden.



De route van de nieuwe busbaan tussen Koeriersterweg en Hoofdstation, parallel aan het spoor en onder het Emmaviaduct door.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
02.2	<p>De plannen voor de aanleg van de busbaan worden als tijdelijke plannen gepresenteerd. Uitgaande van de situatie zoals deze nu voorligt, is dit echter een onjuiste/ niet volledige weergave van de feiten. De aanleg en de totstandkoming van de besluitvorming op dit moment over de aanleg van de busbaan betreft een permanente situatie. Het is dan ook van belang dat deze permanente situatie in beeld wordt gebracht bij betrokkenen en bij de bestuurders. In deze permanente situatie gelden andere regels met betrekking tot geluidshinder en fijnstofmetingen. Over de tijdelijkheid van de busbaan kan pas worden gesproken als er een besluit is genomen over de aanleg van de bustunnel in datzelfde gebied.</p> <p>Vriendelijk verzoek de gevolgen voor de permanente situatie in beeld te brengen alvorens er onomkeerbare besluiten worden genomen.</p>	65	<p>De HOV-as West 3e fase is door de gemeente niet als tijdelijk gepresenteerd. De raad heeft voor de busbaan op 23 juni 2010 een stedenbouwkundig plan vastgesteld, op 16 juni 2011 het bestemmingsplan. Op 28 mei j.l. stemde de gemeenteraad definitief in met de HOV-as West 3e fase. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft in het raadsvoorstel aangegeven dat alleen de buslus (ter plaatse van de Parkweg) van tijdelijke aard is. Het College gaat er vanuit dat in de toekomst de bussen van de HOV-as West aankomen bij de zuidkant van het Hoofdstation. Het feit dat de HOV-as West onder het Emmaviaduct doorgaat en niet meer aantakt 'op hoogte' geeft dat ook aan. Momenteel is nog niet definitief hoe de zuidkant van het stationsgebied wordt ingericht en waar precies welke functies komen. Echter, dát de HOV-as West in de toekomst uitkomt aan de zuidkant van het Hoofdstation, is voor ons een gegeven.</p>
03	<p>Aansluiting spoorwegovergang Esperantolaan</p>		
03.1	<p>U moet er rekening mee houden dat de plannen voor de zuidelijke ringweg en de Helperzoomtunnel onderin dezelfde la verdwijnen als de tramplannen, en dat er dus een ongelijkvloerse kruising moet komen bij de Esperantolaan.</p>	83	<p>De Stuurgroep gaat er zonder meer van uit dat de ombouw van de zuidelijke ringweg doorgaat. Het besluit hierover van de Minister van Infrastructuur en Milieu wordt eind september of begin oktober verwacht. De aanleg van de Helperzoomtunnel maakt deel uit van dit besluit. Voordat dat de Minister dit besluit neemt, verleent de gemeente Groningen de omgevingsvergunning.</p>
03.2	<p>De sluiting van de Esperantokruising maakt de Oosterpoort en daarmee ook de binnenstad minder goed bereikbaar. Hoewel het bedrijfsleven begrip heeft voor deze sluiting, is de Helperzoomtunnel te ver verwijderd van de Oosterpoort. Het bedrijfsleven is daarom bezorgd dat gemotoriseerd verkeer via andere routes haar weg naar deze wijk zal zoeken waardoor elders een te grote verkeersdruk ontstaat.</p>	13 (namens het Groninger Bedrijfsleven)	<p>De aanleg van de Helperzoomtunnel is nodig ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantolaan. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan.</p> <p>Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken zal trekken. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-west route door de stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.</p> <p>De Oosterpoortwijk blijft op verschillende manieren bereikbaar. Vanaf de zuidelijke ringweg kan het verkeer gebruik maken van de aansluitingen bij de Europaweg, en dan via de Griffieweg of de Boumaboulevard. In het Tracébesluit is een aanpassing opgenomen om de doorstroming op de Boumaboulevard te verbeteren. Ook het kruispunt Europaweg- Griffieweg wordt aangepakt.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
O4	Aanleg Helperzoomtunnel		
O4.1	Dit is een uitstekend plan.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Hartelijk dank voor uw inbreng. Wij zullen deze overbrengen aan de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid.





COMMUNICATIE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
P.1	Lof voor de presentatie, openheid en achtergrondinformatie. Tijdens de informatiemarkten lagen alle achtergronddocumenten op de leestafel ter inzage. Staan deze ook op internet?	44	Alle documenten die ter inzage lagen tijdens de informatiemarkten staan in de digitale bibliotheek op onze website www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone . Klik hiervoor op het tabblad 'Bibliotheek'.
P.2	Goed georganiseerde informatie. Fijn dat betrokkenen hun reactie kunnen geven.	49	Dank voor deze inbreng. Met alle reacties verbeteren we het plan.
P.3	Kunt u de planning ook op internet plaatsen zodat bekend is wanneer welk besluit waar voor ligt, en er tijdig op gereageerd kan worden?	73 (vanuit Bewonersoverleg Essen)	Op onze website www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone staat een planning. Deze planning zullen we voortdurend aanvullen met besluitmoment en met de planologische procedures, zodra deze bekend zijn.
P.4	Door het ontbreken van inzicht in de verbanden tussen de twee grote projecten (Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone) vind ik het als burger niet mogelijk een fatsoenlijke reactie of inspraak te geven. Er moet ook beter worden afgestemd in informatievoorziening. Wij krijgen van allerlei projecten uitnodigingen en informatie.	65, 79	Tussen de projecten vindt intensief overleg plaats, zodat deze op alle fronten goed op elkaar aansluiten. De verschillende fasen waarin de plannen verkeren, maakt het echter lastig om nu al een definitief totaalbeeld te geven. Wij kunnen ons voorstellen dat het lastig kan zijn om een totaalbeeld te krijgen van de verschillende projecten en de verbinding daartussen. Wij zijn altijd bereid samen met Aanpak Ring Zuid en Groningen Bereikbaar daarover een toelichting te geven. Gecoördineerde communicatie heeft onze volle aandacht. Maar suggesties zijn altijd welkom.



REACTIES DIE NIET OVER GRONINGEN SPOORZONE GAAN.

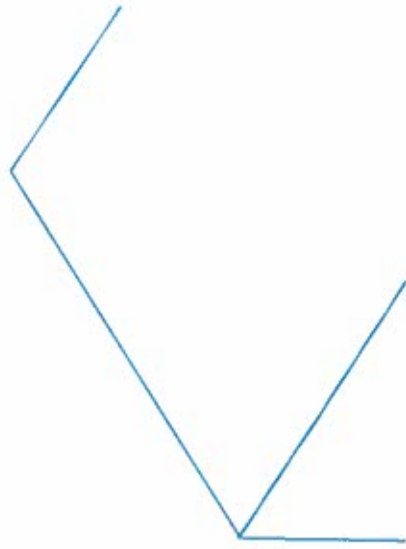
Enkele insprekers hebben reacties ingediend die niet over Groningen Spoorzone gaan en daarmee buiten de reikwijdte van dit project vallen. Hieronder proberen wij toch op iedere reactie kort in te gaan.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
Q.1	Door Hoogezand rijdt om 02.00 uur 's nachts een goederentrein met 'vierkante wielen' die voor veel geluidsoverlast zorgt. Mag dit?	2	Wij kunnen ons voorstellen dat het geluid van een trein om 2 uur 's nachts storend is. Zolang deze treinen echter zijn toegelaten op het spoor en voldoen aan de bestaande normen en richtlijnen, mag dit wel.
Q.2	Het Noorderstation heeft naar mijn mening geen sociale veiligheid. Vooral 's avonds geeft het een kil en onveilig gevoel. Kan dit station niet mooier en veiliger worden gemaakt?	3	Op dit moment zijn er geen plannen om het Noorderstation te verbouwen.
Q.3	De spoorbrug in Zuidhorn moet dubbelsporig worden aangelegd.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Voor de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden en ook voor de pendeldienst tussen Groningen en Zuidhorn is het niet noodzakelijk om de spoorbrug bij Zuidhorn te verdubbelen.
Q.4	De spoorlijn Groningen Hoofdstation – Groningen Noord moet dubbelsporig worden gemaakt.	6 (Gezamenlijke reactie van zes personen)	Voor de benodigde treindiensten tussen station Noord en het Hoofdstation is het op dit moment niet noodzakelijk dit deeltraject te verdubbelen.
Q.5	Is er wel eens onderzoek gedaan naar een andere verdeling/opzet van het spoornet in de provincie Groningen en met name Noord-oost-Groningen?	8	Het aantal reizigers en het reizigerspotentieel (mensen die mogelijk met de trein gaan reizen) zijn bepalend voor het aanpassen van het spoornet. Zo is in 2011 na 57 jaar weer een trein naar Veendam in gebruik genomen.
Q.6	Is het mogelijk de bereikbaarheid van Ten Boer te verbeteren samen met de plannen voor de weg N360 richting Delfzijl?	8	Hiervoor verwijzen wij naar de provincie Groningen.
Q.7	Is het mogelijk de spoorlijn naar Delfzijl een aftakking te geven via Ten Boer?	8	Het aantal extra reizigers dat met een dergelijke aftakking wordt vervoerd, weegt niet op tegen de investeringskosten en de jaarlijkse exploitatiekosten.
Q.8	Is het mogelijk de spoorlijn Winsum via Sauwerd naar Bedum naar Groningen te realiseren?	8	Zie het antwoord hierboven.
Q.9	Is het mogelijk een nieuwe spoorlijn aan te leggen naar Delfzijl, via Meerstad en langs de N360?	8	Zie het antwoord hierboven.
Q.10	De dubbeldekstreinen zijn een gruwel voor mensen met koffers. Deze kun je nergens kwijt. Ook zijn de deuren moeilijk te openen en de trappen moeilijk begaanbaar met een koffer.	11	Van en naar station Groningen reizen grote aantallen mensen. Dit wordt mogelijk gemaakt door de inzet van dubbeldekstreinen. Dan kunnen meer reizigers worden vervoerd zonder dat de frequentie groter hoeft te zijn. De keuze voor treinstellen valt buiten de reikwijdte van het project Groningen Spoorzone.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
Q.11	<p>Groningen wil fietsstad zijn. Bij krimp in de buitengebieden gaat er meer verkeer richting Groningen-stad. Let erop dat er goede doorstroming is voor fietsers vanuit de buitengebieden naar en in de stad. Er zouden fietssnelroutes moeten komen (zeker met de toename van snellere fietsen van 25, 40 of 80 km/per uur).</p>	50	<p>In de netwerkanalyse van de Regio Groningen-Assen is opgenomen dat blijvend wordt ingezet op het realiseren van Fietsroutes plus. Zo wordt op dit moment al geïnvesteerd in Fietsroutes plus naar Ten Boer, Bedum, Winsum en Zuidhorn. Daarnaast komen er via het programma Beter Benutten van het Rijk extra fietsvoorzieningen bij de stations en de Park and Ride parkeerplaatsen (P&R's).</p>
Q.12	<p>Graag tekst op de treintruilen/perrons plaatsen: 'Wilt u zitten, ik kan staan'. Reizigers zouden moeten opstaan voor ouderen of mindervaliden.</p>	57	<p>De omgang met informatie in en op de trein valt buiten de reikwijdte van het project Groningen Spoorzone. Maar het is een goed idee. NS houdt jaarlijks tienduizenden enquêtes onder reizigers op alle stations van Nederland om hun mening over de kwaliteit van de stations, de voorzieningen en de informatie op te halen. Met terugkerende klachten of tips wordt zorgvuldig omgegaan en waar mogelijk wordt het beleid aangepast. Zo zijn er de afgelopen jaren stiltecoupes ingevoerd nadat uit onderzoek gebleken was dat hieraan behoefte was.</p>
Q.13	<p>Al enkele jaren zijn wij in contact met de gemeente Groningen en met ProRail over aanpassing van de fietsroute langs de Lodewijkstraat. De meest praktische oplossing voor het oplossen van de problemen die voortkomen uit het sterk groeiende fietsverkeer is om het schuin aflopen-de talud langs het spoor op te hogen tot straatniveau. De gewonnen ruimte kan dan worden gebruikt om een nieuw fietspad voor één richting aan te leggen.</p> <p>Nu er zulke ingrijpende veranderingen aan het spoor aankomen, stellen wij voor om de gelegenheid aan te grijpen om dit zich nog steeds verergerende verkeersprobleem tegelijkertijd aan te pakken.</p>	29 (namens Vereniging Bewonersbelangen Lodewijkstraat e.o.), 68	<p>De wens tot een vrij liggend fietspad is ons bekend. Met de spoorse aanpassingen ontstaat geen extra ruimte voor de aanleg van een vrij liggend fietspad. De spoorligging wordt gediceerd door een veelheid van factoren, die te maken hebben met benodigde ruimte en veilige afwikkeling op het spoor. De aanleg van een vrij liggend fietspad is binnen het bestaande wegprofiel niet mogelijk en vraagt forse ingrepen in het wegprofiel en het spoortalud. Dit valt buiten de reikwijdte van het project Groningen Spoorzone.</p>
Q.14	<p>Kan de afvalbuit die nu aan de andere zijde van het spoor ligt (Rouaanstraat 43) niet lager. Daarnaast zou deze iedere dag worden afgedekt met aarde om de geur niet te verspreiden. Dat afdekken gebeurt niet.</p>	73 (vanuit Bewonersoverleg Essen)	<p>Op het betreffende adres is een metaalverwerker gevestigd. De hoogte van de betreffende afvalbuit geeft geen aanleiding tot handhavend optreden. Bovendien gaat het om materiaal dat geen geur of stof verspreidt, waardoor er ook geen noodzaak is om de afvalbuit af te dekken.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
Q.15	Met de komst van de fietstunnel onder het station, die het noorden van de stad een snelle fietsverbinding biedt naar de binnenstad, zouden we ook graag een goed fietsalternatief willen voor de fietstunnel onder Ring Zuid bij De Papiermolen. We pleiten ook voor een goede aansluiting van het (nieuwe) tweerichtingenfietspad bij het Hoornsediep (Brailleweg) op de fietstunnel onder het spoor door. Vanuit het zuiden/zuidoosten kan de fietser dan bijna zonder barrières de binnenstad in.	77 (namens Fietsersbond Groningen)	De fietstunnel is primair bedoeld voor verplaatsingen binnen het stationsgebied. Daarnaast onderkennen we dat de tunnel ook kansen biedt als fietsverbinding voor de gebieden ten zuiden van het station. Het maken van een aansluiting op het tweerichtingenfietspad bij het Hoornsediep zal als kans worden betrokken bij de uitwerking van het ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen (2015/2016).
Q.16	Het is onaanvaardbaar als er geen fietstunnel zou komen ter vervanging van de te sluiten Esperantokruising. Het aantal fietsers onder het station Europapark zal bij sluiting van de Esperantokruising nog groter worden dan nu het geval is, als er geen goed alternatief is.	77 (namens Fietsersbond Groningen)	In het kader van het project Aanpak Ring Zuid is de aanleg van een fietstunnel ter plaatse van de Esperantokruising een nadrukkelijk gewenste optimalisatie. Op dit moment is er echter nog onduidelijkheid of de financiële middelen hiervoor toereikend zijn.
Q.17	Voer een verbod in op de verkoop van blijkjes, plastic flesjes en bekertjes op het station. In Denemarken heeft de politiek dit jaren geleden al ingevoerd.	57	Het verpakkingsmateriaal van de producten die in de winkels worden verkocht, valt buiten de aandacht van project Groningen Spoorzone en is een landelijke keuze.
Q.18	Kan er op het busstation ook een nooduitcheckpaal worden geplaatst voor iedereen die per ongeluk is vergeten uit te checken in de bus?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	We zullen samen met het OV-bureau bekijken of dit mogelijk is.
Q.19	Kunnen de belangrijkste buslijnen dicht tegen het station geplaatst worden zodat de grote groep overstappers vanuit de trein en vice versa zich niet over het hele stationsgebied hoeft te bewegen? Dit kan gevaarlijke situaties voorkomen.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	De buslijnen met de meeste reizigers zijn veelal ook de langste bussen. Deze langste bussen kunnen het beste geplaatst worden aan het huidige eilandperron. De overige haltes zijn daarvoor op dit moment eigenlijk te smal.
Q.20	Is het mogelijk dat er schermen worden opgehangen die aangeven welke bus bij welke halte staat? Nu moeten reizigers elke halte bij langs om te kijken waar de bus komt te staan/staat.	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	Op het busstation komen dit jaar overzichtspanelen. Bij de zogenaamde 'langshaltes' langs de Stationsweg komen haltepanelen met dynamische reizigersinformatie.
Q.21	Kan het gehele stationsgebied, zowel noord- als zuidzijde, zowel binnen als buiten worden voorzien van gratis WiFi?	28 (namens OV-consumertenplatform Groningen)	Een aantal grote stations is voorzien van WiFi. Het Hoofstation zal ook worden voorzien van WiFi. Tot waar het gebied strekt, is nog niet bepaald. Het beleid ten aanzien van WiFi op stations is op dit moment volop in ontwikkeling.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
Q. 22	<p>Kan de naam van station Groningen Noord worden veranderd in Groningen Noorderstation? Op de bussen staat ook weer Hoofdstation en dat wordt erg gewaardeerd door inwoners van Groningen.</p>	<p>22 (namens Buurtvereniging Noorderplantsoen)</p>	<p>De voorgestelde naamswijziging is op zich sympathiek. Het wijzigen van een stationsnaam is echter aan voorwaarden gebonden en kent een eigen procedure. Behalve een goede onderbouwing om tot wijziging over te gaan, is het van belang te weten dat de bestaande stationsnaam al erg lang en bovendien landelijk gebruikt wordt. Blijvende herkenbaarheid is een belangrijk aspect en vanuit dit perspectief zal niet lichtvaardig tot wijziging van een stationsnaam worden overgegaan. Groningen Noord is in het verleden in gebruik genomen als Groningen Halte SS (SS staat voor Staats Spoor, later NS) later gewijzigd in Groningen Noord. Wij zullen uw verzoek binnen de Stuurgroep Groningen Spoorzone nader beoordelen. De kosten van naamsverandering vormen hierbij een belangrijke factor, daar deze erg hoog kunnen oplopen.</p>
Q. 23	<p>In de plannen laat u de verbinding naar Zernike zien als een trein – bus verbinding via het Noorderstation. Waarom geen spoor naar Zernike?</p>	<p>44</p>	<p>Deze verbinding is onder meer in het kader van de RegioTram en later bij het opstellen van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- visie meerdere malen grondig onderzocht. Het doortrekken van spoor naar Zernike vraagt om zeer ingrijpende en een zeer kostbare maatregelen.</p>



3 CONCLUSIE



CONCLUSIE

De afgelopen maanden hebben Stad, Ommeland en reizigers kennis kunnen maken met de plannen van Groningen Spoorzone. We hebben een intensief communicatietraject opgezet om duidelijk te maken wat onze ambities zijn, waarom we die nastreven en welke aanpassingen hiervoor nodig zijn. Daarbij hebben we ook toegelicht wat de te verwachten effecten zijn voor geluid en trillingen. In de verwachting dat reacties van betrokkenen vaak verbeteringen opleveren, hebben we een actieve dialoog georganiseerd en iedereen tussen 25 april en 2 juni de gelegenheid gegeven te reageren op onze plannen. We zijn blij met de grote interesse in Groningen Spoorzone, die onder meer bleek uit het grote aantal bezoekers van onze informatiemarkten. We kijken terug op een geslaagde actieve dialoog.

In de tweede helft van april 2014 heeft de projectorganisatie in een aantal kleinere sessies met vele direct aanwonenden, buurtverenigingen en belangenvertegenwoordigers gesproken. Het beeld dat uit deze sessies naar voren kwam, komt overeen met het beeld dat wij opmaken uit de informatiemarkten en uit de ingediende reacties. Over het geheel gesproken zijn de reacties op Groningen Spoorzone positief. Zo kunnen de verbeterde dienstregeling, de doorkoppeling van regionale lijnen en de aanpak van het Hoofdstation – waaronder de bustunnel en de fietstunnel – op vele positieve reacties rekenen. Het voornemen om het monumentale stationsgebouw weer een centralere rol te geven, wordt door velen omarmd. Maar we tekenen ook een aantal belangrijke aandachtspunten op. Daar gaan we hieronder op in.

Sociale veiligheid: volop gebruik maken van ervaringen elders

Vele malen is aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid op het Hoofdstation en in het bijzonder voor de veiligheid in de nieuw aan te leggen voetgangerstunnel. Daar zullen wij hoge eisen aan stellen. Ook zullen we ons voordeel doen met ervaringen van gebruikers van reizigerstunnels in binnen- en buitenland. Bij het opstellen van de eisen zullen we onder meer de Klankbordgroep Stationsgebied¹ betrekken, waarin vertegenwoordigers van zowel omwonenden als reizigers zitting hebben.

De toekomst van de Blauwe Brug: daadwerkelijk gebruik in kaart brengen

Over de toekomst van de blauwe voetgangersbrug zijn de meningen verdeeld. Wij nemen daarom de suggestie over voor besluitvorming hierover het daadwerkelijke gebruik van deze brug in kaart te brengen door tellingen te laten verrichten. Daarbij gaat het in het bijzonder om het gebruik van de brug als verbinding tussen de Rivierenbuurt en de binnenstad, het 'interwijkgebruik'. Als verbinding naar en tussen perrons is de brug in de toekomst niet meer geschikt omdat alleen het meest noordelijke perron nog via de brug te bereiken is. Aandachtspunt is dat de brug in zijn huidige staat als onveilig en onfris wordt gezien.

Het Stadsbalkon: functie behouden, maar meer respect voor stationsgebouw en grotere toegankelijkheid

Het Stadsbalkon wordt verschillend beleefd. Over het algemeen gesproken lijkt het nut van het Stadsbalkon niet ter discussie te staan. Er is grote behoefte aan stallingsplaatsen voor fietsen en het Stadsbalkon heeft hierin een belangrijke functie. Maar de relatie met het monumentale stationsgebouw schuurt en de toegankelijkheid kan verbeterd worden. Dat zullen twee belangrijke uitgangspunten worden bij het opstellen van een aangepast ontwerp van het voorplein.

Het inpassen van het nieuwe opstelterrein Rousaanstraat: het beperken van geluid- en lichteffecten

De keuze voor de Rousaanstraat als locatie voor het nieuwe opstelterrein is in september 2012 door Provinciale Staten gemaakt op grond van een locatiestudie. Daarom werden nu reacties gevraagd over de inpassing ervan. Uit de reacties maken we op dat er behoefte is aan het beperken van geluid- en lichteffecten. Hoewel hier op grond van regelgeving geen aanleiding toe is, komen wij hierin tegemoet om versterking van woongenot en beleving van het gebied verder te beperken. Zo zijn we voornemens om een geluidswal en/of -scherm te plaatsen. Deze maakt onderdeel uit van de landschappelijke inpassing, zorgt ervoor dat het zicht op het opstelterrein gedurende het gehele jaar beperkt is en reduceert tegelijkertijd geluidseffecten. Om lichtoverlast te beperken, zullen we een lichtplan opstellen wat dit najaar bij het Provinciaal Inpassingplan wordt gevoegd en ter inzage wordt gelegd. Zowel de geluidsmaatregelen als het verlichtingsplan zullen we bespreken met omwonenden.

¹De Klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van: de Rivierenbuurt, de Vereniging Viaductstraat, de Grunobuurt, De Wijert, Oosterpaart/de Lieve/De Meeuwen, Adviesraad Gehandicapten, Rover, Groninger City Club, Fietsersbond en Qbuzz.

Geluid en trillingen: Onderzoek naar verplaatsen wissels van Verlengde Lodewijkstraat/Willemstraat naar Hoofdstation of deksel zuidelijke ringweg.

En op grond van nader onderzoek verder in gesprek over maatregelen ter hoogte van Viaductstraat en Volkstuinvereniging Tuinwijk.

Over het geheel genomen betekent het project Groningen Spoorzone een verbetering als het gaat om geluid- en trillingseffecten van het doorgaande spoor. Dat komt doordat er nieuw spoor wordt aangelegd en er door het nieuwe sporenplan minder wissels nodig zijn om de toekomstige dienstregeling te rijden. Het verplaatsen van het opstelterrein betekent een flinke afname van geluid ter hoogte van het Hoofdstation. Toch wordt het niet overal beter. Op een aantal plekken komen wissels waar ze nu niet zijn. Dat in combinatie met een toename van het aantal treinen dat gaat rijden, heeft geleid tot bezorgde reacties van aanwonenden. In het bijzonder gaat het om bewoners van de Viaductstraat, de Verlengde Lodewijkstraat/Willemstraat, leden van Volkstuinvereniging Tuinwijk en Vereniging Volkstuineigenaren Kooiweg. Voor al deze locaties geldt dat de normen niet worden overschreden en dat op grond daarvan geen extra maatregelen nodig zijn. Uit een nadere beschouwing blijkt dat de vier geplande wissels ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat/Willemstraat verplaatst kunnen worden naar het Hoofdstation of (tenminste twee van de vier) naar het 'deksel' van de nieuwe zuidelijke ringweg. Het verplaatsen naar het Hoofdstation heeft onze voorkeur. We willen wel eerst beter inzicht in de totaaleffecten van alle aanpassingen op de Viaductstraat en gaan hierover met de bewoners(vereniging) in overleg. Ook met Volkstuinvereniging Tuinwijk, in gebruik als rustig buitenverblijf, willen we verder in gesprek over de gevolgen die de plannen hebben. We zien onvoldoende reden om ter hoogte van de Volkstuin Kooiweg maatregelen te treffen anders dan de maatregelen bij het opstelterrein. De effecten van de nieuwe dienstregeling zijn hier relatief beperkt, mede vanwege afstand tot het spoor en het gebruik van het terrein.

Tot slot

De stad Groningen staat aan de vooravond van een aantal ingrijpende projecten. De twee grootste zijn Aanpak Ring Zuid en Groningen Spoorzone. De Rivierenbuurt ligt precies tussen de twee plangebieden in. Daarnaast raken ook de vernieuwing van het Herewegviaduct en de HDV-as West deze buurt. Wij kunnen ons goed voorstellen dat er in de Rivierenbuurt behoefte is aan duidelijkheid en zichtbare samenhang tussen de verschillende projecten. Wij zien het als onze opdracht om hier samen met Aanpak Ring Zuid en Groningen Bereikbaar een grote inspanning te leveren.



Belangrijkste conclusies dialoog

Bijna 450 bezoekers informatiemarkten en 86 ingediende reacties



LEGENDA

1. Aanpassing Hoofdstation tot 2020
 - Nieuwe sporen en perrons
 - Aangleg voetgangerstunnel
2. Ontwikkeling stationsgebied Zuidzijde
3. Herinrichting stationsomgeving Hoorzijde
4. Verkenning bustunnel en fietstunnel
5. Aanleg vierde spoor naar station Europapark
6. Aanpassing station Europapark
7. Aanleg keervervoorziening
8. Opstelterrain Rouwanstraat (gemeente Haren)

