

Onderwerp Voorontwerp bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Steller G. Boerema / J. Dallinga

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

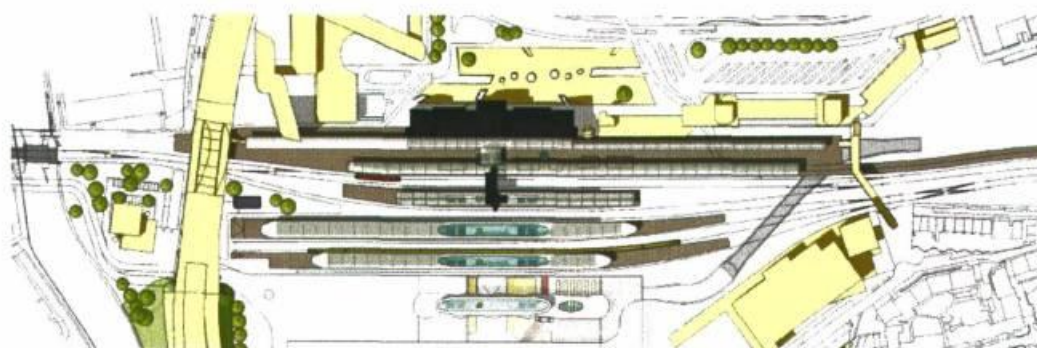
EMBARGO TOT DONDERDAG 26 NOVEMBER 2015

Telefoon (050) 3678998 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk 5356918
Datum 20-11-2015 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

Met deze brief informeren wij u over het in procedure brengen van het voorontwerpbestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'. Dit bestemmingsplan is bedoeld om de bouw van het Ruimtelijke Functioneel Ontwerp (RFO), dat u op 18 februari 2015 heeft vastgesteld, mogelijk te maken. Het planologisch mogelijk maken van het RFO maakt onderdeel uit van het project 'Groningen Spoorzone'. Het bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen' vervangt (grotendeels) het bestemmingsplan 'Station e.o.', vastgesteld in 1985.



Afbeelding uit het vastgestelde RFO met daarin de eerste zes bushaltes en de diagonale busonderdoorgang.

Reden nieuw bestemmingsplan

Een nieuw bestemmingsplan is nodig om de busonderdoorgang, fietsonderdoorgang, ondergrondse fietsenstalling en de zudentree mogelijk te maken. Bij het planologisch verankeren van de busonderdoorgang moet rekening gehouden worden met het te verwachten gebruik daarvan over 10 jaar. Om deze reden moet rekening worden gehouden met de verkeersbewegingen/verkeersintensiteit van een volledig busstation aan de zuidzijde, ondanks dat het besluit hierover nog niet is genomen.

Overigens zal continuering van een busstation aan de noordzijde voor een vergelijkbare verkeersintensiteit in de busonderdoorgang zorgen omdat een aantal niet doorgaande buslijnen afkomstig uit het zuiden/westen van de stad tweemaal (*heen en terug*) gebruik maakt van de busonderdoorgang.

Voorontwerp bestemmingsplan 'Hoofdstation Groningen'

Naast het planologisch verankeren van het RFO omvat het voorontwerpbestemmingsplan ook de verplichte tienjaarlijkse actualisatie van het planologisch regime voor de kantoorbebouwing westelijk van het station (KPN-borg, Cascadecomplex, inclusief de woontoren 'De Regentes'). In deze actualisatie zijn overigens geen planologische wijzigingen opgenomen.

Het nieuwe bestemmingsplan 'Groningen Hoofdstation' is nodig voor de start van de aanbesteding van werkzaamheden op het hoofdstation in de zomer van 2016.

PostNL-locatie

Met de vaststelling van het RFO is gekozen voor een diagonaal spoorkruisende busonderdoorgang. PostNL heeft echter afgelopen voorjaar aangegeven dat zij het stationsgebied zouden willen verlaten. Door het betrekken van de PostNL-locatie bij de plannen van Groningen Spoorzone ontstaan er nieuwe mogelijkheden. Mogelijk kan het busstation 'gestrekt' worden aangelegd. Dit is veiliger omdat voetgangers dan niet over hoeven te steken. Bij deze 'gestrekte variant' is de busonderdoorgang korter. Bovendien kan de aansluiting van de Rivierenbuurt bij het stationsgebied worden verbeterd. Dat was voor ons reden deze kansen nader te onderzoeken, met de buurt te bespreken (zie participatie) en onderhandelingen met PostNL te starten.

Deze onderhandelingen verlopen niet zoals we hadden gehoopt. Het is dan ook een reële mogelijkheid dat we er niet uit komen. Mede om deze reden omvat het voorontwerpbestemmingsplan zowel de al vastgestelde diagonaal kruisende als de alternatieve korte busonderdoorgang. Mochten we er inderdaad niet uitkomen met PostNL, dan zal de PostNL-locatie niet verder in de plannen van Groningen Spoorzone worden betrokken. De locatie houdt dan het huidige planologische regime en we realiseren het oorspronkelijke plan met de diagonaal kruisende busonderdoorgang zoals reeds vastgesteld door gemeenteraad en Provinciale Staten.

Participatie

Samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone is doorlopend actief in gesprek met haar omgeving. Er zijn twee ronden van *actieve dialoog* geweest waarin alle belanghebbenden en geïnteresseerden hun mening konden geven over de plannen. De eerste was alweer ruim een jaar geleden. Van 25 april tot en met 2 juni 2014 kon iedereen voor het eerst reacties indienen op de plannen voor het project 'Groningen Spoorzone'. Projectonderdelen waarop kon worden gereageerd waren onder meer de aanpassingen aan het hoofdstation.

In totaal zijn er toen 87 reacties binnengekomen, met daarin ruim tweehonderd opmerkingen, vragen en suggesties. Alle reacties, met daarbij een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone zijn in het Reactierapport Groningen Spoorzone opgetekend (juli 2014). Uw raad heeft dit rapport ontvangen en behandeld tijdens de raadsvergadering in september 2014.

Actieve dialoog PostNL locatie

Ook over de mogelijkheden die de PostNL-locatie zou kunnen bieden, hebben we met de buurt en andere belanghebbenden een actieve dialoog gevoerd. Van 1 juni tot en 3 juli 2015 konden reacties op de mogelijkheden voor de PostNL-locatie worden ingediend. Dat kon tijdens de georganiseerde bijeenkomsten en informatiemarkt en ook via de website, in schrift of in tekening. In totaal hebben we 80 reacties ontvangen. Al deze reacties zijn weergegeven in een reactierapport (zie bijlage 1) gebundeld en voorzien van een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone.

Op grond van de reacties komen we tot de conclusie dat ook de omgeving het betrekken van de PostNL-locatie als een kans ziet. Maar dan wel onder de voorwaarde dat er een mooie groene inpassing komt voor de buurt die tegelijkertijd de effecten van de busonderdoorgang aanzienlijk vermindert. In het inpassingsplan houden we bovendien rekening met ongeveer dezelfde hoeveelheid parkeerplaatsen.

Ook de reacties die niet direct over de mogelijkheden voor het gebied rond de PostNL-locatie gaan zijn van een antwoord voorzien. Die reacties nemen we voor zover mogelijk mee naar de volgende fase in de planuitwerking; die van het ruimtelijk plan voor de zuidzijde in 2016.

Vervolg

Het voorontwerpbestemmingsplan zal vanaf eind november 2015 gedurende 4 weken ter inzage worden gelegd, met de mogelijkheid voor bewoners en belanghebbenden om een reactie bij het college in te dienen. Daarnaast zal in deze periode een inspraakbijeenkomst worden georganiseerd in de Puddingfabriek. Tijdens deze bijeenkomst zijn specialisten aanwezig om technische vragen te beantwoorden en kunnen reacties ter plekke worden ingediend. Volgens planning zal komend voorjaar het ontwerpbestemmingsplan ter inzage kunnen worden gelegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



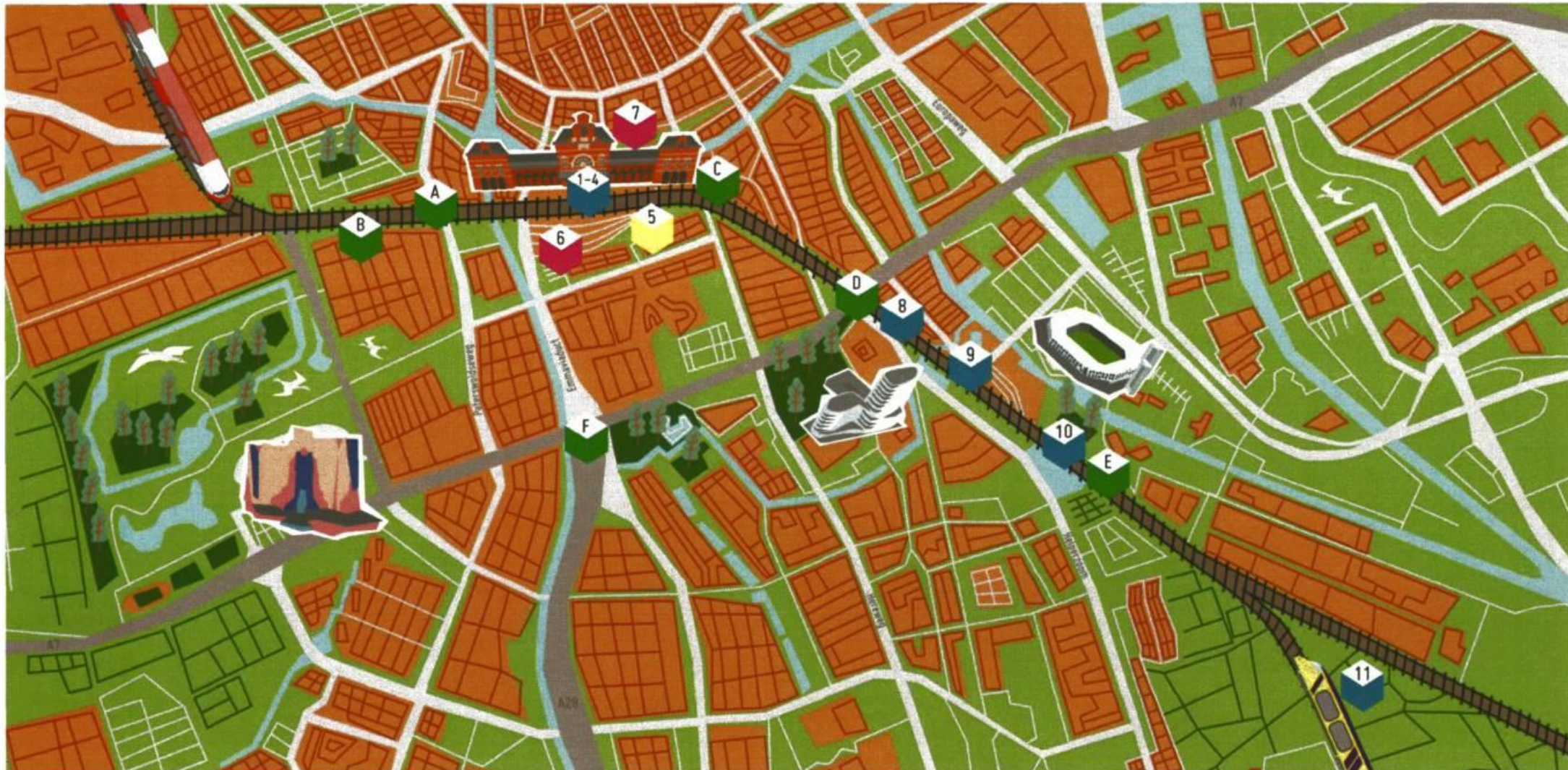
de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

REACTIERAPPORT MOGELIJKHEDEN POSTNL-LOCATIE

NOVEMBER 2015



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	5	H	Gevolgen voor waarde van huizen.....	24
	Actieve dialoog		I	De bouw.....	25
	Mogelijkheden PostNL-locatie		J	Busstation en busbuffer.....	26
	Reactieperiode		J1	Verplaatsen busstation.....	26
	Vervolg/Planologische procedures		J2	Busbuffer.....	29
	Leeswijzer		K	Ruimtelijk plan stationsgebied zuidzijde.....	30
2	Overzicht van reacties.....	9	L	Ruimtelijk plan stationsgebied noordzijde.....	33
A	Reacties in de vorm van schetsen.....	9	M	Proces en participatie.....	34
B	PostNL-gebouw.....	11	N	Overige aandachtspunten.....	37
B1	Sloop.....	11	N1	Allerlei.....	37
B2	Nieuwe functie.....	11	N2	Fiets.....	40
C	Busonderdoorgang.....	12	O	Project Groningen Spoorzone algemeen / Nut en noodzaak.....	42
D	Inpassing en aankleding.....	14	3	Conclusie.....	45
D1	Groen.....	14	4	Indexlijst.....	47
D2	Functies.....	15			
D3	Viaductstraat.....	16			
D4	Overige suggesties inpassing.....	16			
E	Parkeren.....	18			
F	Effecten.....	19			
F1	Geluid.....	19			
F2	Elektrische bussen.....	20			
F3	Leefbaarheid.....	21			
G	Verbinding Rivierenbuurt en binnenstad / Blauwe brug.....	22			



Schets met verkorte tunnel en een groene overkapping.

1 INLEIDING

In januari 2015 heeft de Stuurgroep Groningen Spoorzone de plannen voor de ombouw van het Hoofdstation vastgesteld. Dit maakte deel uit van een set maatregelen die nodig zijn om in 2021 de nieuwe uitgebreide dienstregeling voor treinen te rijden. Voor de ombouw van het Hoofdstation is een Ruimtelijk Functioneel Ontwerp opgesteld waarin is vastgelegd hoe het Hoofdstation wordt aangepast. In het ambitiedocument Mooi staat een mogelijke uitwerking in een ontwerp weergegeven in impressies. In het voorjaar van 2015 stemden Gemeenteraad en Provinciale Staten unaniem in met de voorliggende plannen.

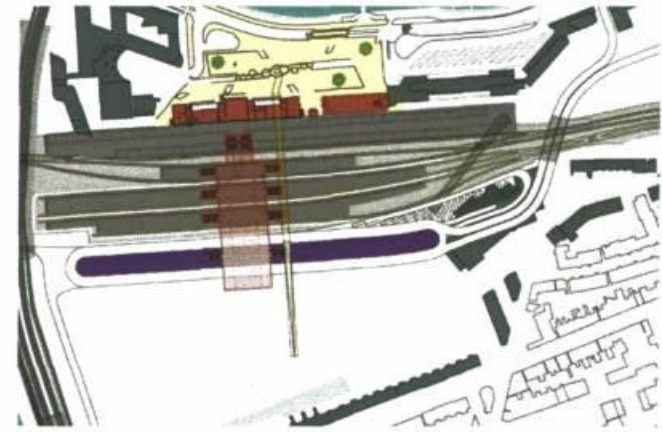
Kort na dat besluit werd duidelijk dat PostNL mogelijk zou vertrekken uit het pand aan de Achterweg. Hoewel er al een goed plan was vastgesteld, zou het anders inrichten van de PostNL-locatie kansen kunnen bieden voor zowel het project Groningen Spoorzone als de Rivierenbuurt. Daarop is besloten verkennende onderzoeken te doen en vervolgens het gesprek aan te gaan met de buurtbewoners.

Actieve dialoog

Over de mogelijkheden die de PostNL-locatie zou kunnen bieden, is met de buurt en andere belanghebbenden een actieve dialoog gevoerd. In de praktijk betekent dit dat we direct aanwonenden en ondernemers in kleine sessies hebben uitgenodigd om hen als eerste over de mogelijkheden in te lichten en reactie te vragen. Met de aanwonenden zijn we ter plekke gaan kijken en hebben we geschetst. Ook met de klankbordgroep Stationsgebied, waarin diverse belangverenigingen en buurtverenigingen zijn vertegenwoordigd, hebben we een schetssessies gehouden. Vervolgens hebben we op dinsdag 16 juni in de Puddingfabriek aan de Viaductstraat een informatiemarkt georganiseerd. Daarvoor was grote belangstelling. Er zijn ruim 200 bezoekers geweest. Op de informatiemarkt waren verschillende deskundigen aanwezig om vragen te beantwoorden. Er werd een introductiefilm getoond over het project, er stond een maquette en er was een schetshoek ingericht. Omdat de Rivierenbuurt de komende jaren te maken krijgt met meerdere grote projecten, waren er ook van andere projecten deskundigen aanwezig.

Mogelijkheden PostNL-locatie

Door het betrekken van het PostNL-terrein bij de plannen van Groningen Spoorzone ontstaan er nieuwe mogelijkheden. Mogelijk kan het busstation 'gestrekt' worden aangelegd. Dit is veiliger omdat de in- en uitstappende busreizigers dan niet over hoeven te steken. Bij deze 'gestrekte variant' is de busonderdoorgang een stuk korter en kan er een ruimtelijke relatie ontstaan met de Rivierenbuurt.



Nieuwe variant voor het busstation: 'gestrekt' model met verkorte busonderdoorgang en busbuffer.



Busonderdoorgang zoals in de huidige plannen.

Als het busstation verhuist naar de zuidzijde dan verhuist de busbuffer mee. Dat is de plek waar de bussen staan als ze even niet hoeven te rijden. Die busbuffer moet dicht bij het busstation komen om zo weinig mogelijk tijd te verliezen met ritten heen en terug.

Reactieperiode

Van 1 juni tot en met 3 juli konden reacties op de mogelijkheden voor de PostNL-locatie worden ingediend. Dat kon tijdens de georganiseerde bijeenkomsten en informatiemarkt en ook via de website, in schrift of in tekening. In totaal hebben we 80 reacties ontvangen die vaak uit meerdere suggesties bestonden. Al deze reacties zijn in dit rapport gebundeld en voorzien van een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone. Ook de reacties die niet direct over de mogelijkheden voor het gebied rond de PostNL-locatie gaan. Die reacties nemen we voor zover mogelijk mee naar de volgende fase in de planuitwerking; die van het ruimtelijk plan van de zuidzijde in 2016.

Vervolg / Planologische procedures

Om de ombouw van het Hoofdstation mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden aangepast. In deze procedure krijgt het besluit over de PostNL-locatie ook een plek. In het najaar zal het voorontwerp bestemmingsplan nog rekening houden met twee varianten van de plannen voor het Hoofdstation; een met de huidige vastgestelde busonderdoorgang en een met de korte busonderdoorgang.

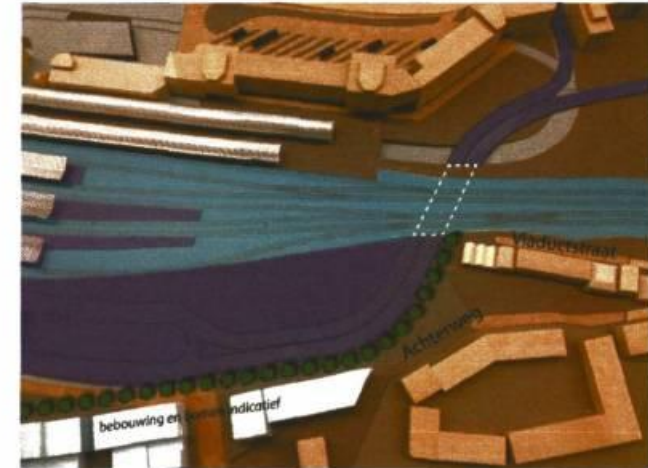
De verwachting is dat eind van het jaar een besluit valt over het al dan niet aankopen van het PostNL-pand en het betrekken ervan bij Groningen Spoorzone.

Medio 2016 zullen de eerste werkzaamheden voor Groningen Spoorzone beginnen in 'de Vork' (Haren), daar waar het nieuwe opstelterrein wordt gebouwd. Voor 2021 moet de eerste fase van het plan helemaal zijn uitgevoerd. Dan kan de verbeterde dienstregeling ingaan.

In het jaar 2016 gaat Groningen Spoorzone de plannen voor het gebied aan de zuidzijde van het station verder uitwerken. Een belangrijk vraagstuk hierbij is het 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 op de mogelijkheden voor de PostNL-locatie. De bijdragen zijn door de samenwerkingsorganisatie in een tabelvorm gegoten. Elke vraag, opmerking en suggestie wordt individueel beantwoord. De personen en organisaties die een reactie hebben ingediend hebben allemaal een nummer gekregen. Die nummers zijn terug te vinden in het rapport. Achterin staat een indexlijst met deze reactie nummers. Het rapport sluit af met de conclusies die de stuurgroep op grond van alle reacties heeft getrokken.



Verkorte busonderdoorgang als PostNL-gebouw verdwijnt.

Wat is het project Groningen Spoorzone?

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

Wat wordt er precies gedaan?

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

Toekomstige ontwikkelingen

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

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

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



2 OVERZICHT VAN REACTIES

Het project Groningen Spoorzone heeft in de periode tussen 1 juni en 3 juli 2015 een groot aantal reacties en schetsen van omwonenden en geïnteresseerden ontvangen. Het gaat daarbij om reacties in tekst en in beeld. In dit hoofdstuk worden alle reacties behandeld. We beginnen met een beschrijving van de schetsen. Vervolgens komen alle reacties per onderwerp aan bod. De schetsen zelf zijn online te vinden in de Bibliotheek van de website van Groningen Spoorzone: www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone.

A. REACTIES IN DE VORM VAN SCHETSEN

Hieronder volgt een beschrijving van de schetsen.

Schetsen informatieavond 16 juni 2015

Op 16 juni 2015 hebben we een bijeenkomst georganiseerd voor de direct omwonenden van de PostNL-locatie. Tijdens deze bijeenkomst konden de aanwezigen hun ideeën meegeven door te schetsen aan het gebied. De meeste schetsen bevatten een groene aankleding/overkapping van de korte busonderdoorgang. Een aantal van deze schetsen trekt de groene aankleding door richting het Herewegviaduct. Daarnaast komt meerdere malen een nieuwe fietsroute aan bod. Die route, aan de zuidkant van het station, zou lopen van de nieuwe fietstunnel, onder het Herewegviaduct door aan de kant van het 'theehuis' naar de Esperantokruising. Een belangrijk onderwerp voor de buurt blijkt de parkeerbehoefte. Er mogen niet te veel parkeerplaatsen verdwijnen bij de PostNL-locatie en men vraagt aandacht voor het beperkte aantal parkeerplaatsen bij De Puddingfabriek. Verder wordt geopperd om de fietstunnel niet op de beoogde plaats te realiseren, maar naast de korte busonderdoorgang. Ook wordt een loopbrug over het spoor voorgesteld.

Verdere aandachtspunten uit de reacties en schetsen:

1. Viaductstraat en Driehovenstraat bereikbaar houden voor hulpdiensten;
2. Stationspaviljoen met o.a. horeca en flexibele werkplekken tegen de busonderdoorgang maken;
3. Maken van een parkje naast de westgevel van Viaductstraat 16.

Naast de reacties op de korte busonderdoorgang, zijn ook suggesties voor de invulling van de zuidzijde van het Hoofdstation meegegeven:

1. Een ondergrondse parkeergarage of andere parkeergelegenheid;
2. Een park;
3. Een (klein) winkelcentrum.

Schetsen Bewonersavond 1 juni 2015

Op de bewonersavond van 1 juni is een duidelijke voorkeur gegeven aan een groene aankleding van het gebied naast de verkorte busonderdoorgang. Daarbij wordt gedacht aan wandelpaden en bankjes, met aan de Viaductstraatzijde een parkje/moestuin. Ook een groene aankleding van de noordzijde van de tunnelmond is een nadrukkelijke wens. Verder is parkeren een belangrijk item. Bewoners van de Viaductstraat/Driehovenstraat parkeren vaak bij PostNL, omdat er dichtbij huis weinig parkeerplaatsen zijn. Daarnaast heeft De Puddingfabriek een grote parkeerbehoefte.

Om het stationsgebied te ervaren wordt voorgesteld om een uitkijkpunt op de busonderdoorgang te realiseren. Men wil niet dat de Viaductstraat een straat voor doorgaand (gemotoriseerd) verkeer wordt. Het reduceren van de geluidsoverlast van de bussen komt veelvuldig terug op de schetsen. De bewoners geven de voorkeur aan geluidreducerende maatregelen met groen, maar ook een transparant geluidsscherm kwam tijdens de avond naar voren. Verder is gevraagd om een sociaal vriendelijke inrichting waardoor er geen onoverzichtelijke situaties zijn.

Schetsen klankbordgroep Groningen Spoorzone 3 juni 2015

Ook de klankbordgroep Groningen Spoorzone geeft de voorkeur aan een groene aankleding van het gebied rond de korte busonderdoorgang. Daarnaast is gevraagd om het geluid van bus en trein zoveel mogelijk te beperken. Liefst met groen.

Om het stationsgebied te kunnen ervaren zou de klankbordgroep graag een uitkijkpunt op de busonderdoorgang willen. Ook het toevoegen van een herkenningspunt op de tunnelmond is genoemd. Station Groningen Europapark geldt als voorbeeld voor wat betreft de uitstraling. De groep wil graag dat de busonderdoorgang aantrekkelijk wordt gemaakt voor busreizigers.

Om de Rivierenbuurt stedenbouwkundig bij het stationsgebied te laten aansluiten, stelt de klankbordgroep voor om in het verlengde van de Driehovenstraat, richting de Achterweg, bebouwing toe te voegen. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de realisatie van een fietsverbinding die de zuidzijde van het Hoofdstation, onder het Herewegviaduct door, met de Helperzoom moet verbinden. Daarnaast stelt de klankbordgroep voor om de korte busonderdoorgang te combineren met een fietstunnel en om de trap bij het Herewegviaduct (bij de Viaductstraat) te verbeteren.

De zuidzijde van het Hoofdstation zou ruimte kunnen bieden aan jongerenhuisvesting of aan een hotel. Voor de reizigerstunnel wordt voorgesteld om een lopende band / rolpad toe te voegen (net zoals op Schiphol). En om de afstand naar de binnenstad zo klein mogelijk te houden wordt voorgesteld om ook bij verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation een bushalte aan de Stationsweg te houden. Ook het zichtbaar maken van de Oude Achterweg vanaf de zuidzijde van het spoor is als wens meegegeven.

B. POSTNL-GEBOUW

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
B1	SLOOP		
B1.1	Het PostNL-gebouw mag wat diverse insprekers betreft worden gesloopt. Ze vinden het gebouw veelal lelijk.	4, 19, 23, 29, 30, 40	Wij delen uw mening dat het gebouw in zichzelf weinig uitstraling heeft en zien kansen voor verbetering voor de woonwijk.
B2	NIEUWE FUNCTIE		
B2.1	Als PostNL gaat verhuizen het gebouw gebruiken voor een activiteitscentrum voor bijvoorbeeld lezingen, optredens, theater, bioscoop en een sportcentrum.	16	Wij kunnen het gebouw alleen kopen als we de verkorte busonderdoorgang kunnen aanleggen. Met de besparing die dit oplevert, kunnen we de aankoop en sloop van het pand financieren. De koop is nog niet rond. Mocht de koop om wat voor reden dan ook niet doorgaan, dan is het aan PostNL te bepalen wat een eventuele volgende bestemming wordt. Wij zullen uw suggestie doorgeven.
B2.2	Gebouwen laten staan en geschikt maken voor studentenbewoning.	1	Het huidige bestemmingsplan laat studentenbewoning van het PostNL-pand niet toe. Daarnaast vergt het geschikt maken van het pand voor bewoning een hoge investering. Mocht de koop om wat voor reden dan ook niet doorgaan, dan is het aan PostNL te bepalen wat een eventuele volgende bestemming wordt. Wij zullen uw suggestie doorgeven.
B2.3	Verhuur het gebouw aan het initiatief 'WERKUN'. Dit is een initiatief wat tot doel heeft getalenteerde kunstenaars in Groningen te houden door ze een werk en expositieruimte c.q. groeimogelijkheden aan te bieden. Een plek in de stad waar veel mensen langs komen is goed voor de promotie van de kunstwerken.	3	Als het PostNL-pand blijft staan, dan geven wij uw suggestie door aan PostNL.

C. BUSONDERDOORGANG

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
C1	Waarom is de busonderdoorgang nodig? Zijn er geen alternatieven?	50, 52, 57	<p>Door de busonderdoorgang kunnen bussen sneller vanuit het westen/zuiden richting de binnenstad rijden. Zij hoeven dan niet meer via de drukke Stationsweg. De Stationsweg wordt hierdoor een stuk rustiger. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om de Stationsweg vriendelijker in te richten, waardoor fietsers en voetgangers gemakkelijk en veilig richting de binnenstad kunnen fietsen/lopen. Met een busonderdoorgang kan er ook een efficiëntere dienstregeling worden gereden. Dit geeft een besparing op de kosten van het laten rijden van bussen. Hoe sneller een bus zijn route kan rijden, hoe goedkoper het is en hoe minder bussen er nodig zijn.</p> <p>Tot slot maakt de busonderdoorgang het verhuizen van het busstation naar het zuiden van het Hoofdstation mogelijk.</p> <p>Er is geen alternatief voor de busonderdoorgang. Dan blijft de situatie zoals deze is en blijft de Stationsweg onverminderd druk. Maar om ook mensen met een mobiliteitsbeperking veilig en comfortabel de bus te kunnen laten gebruiken moet het busstation sowieso aangepast worden. Het moet bijvoorbeeld bredere perrons krijgen. Dit is op de beperkte ruimte aan de noordzijde niet mogelijk.</p>
C2	Voorkeur voor de langere busonderdoorgang zoals deze al in de vastgestelde plannen zit. Want de tunnel ligt verder weg van de woningen waardoor er minder lawaai en minder luchtvervuiling is. Bovendien is de hellingsgraad van de busonderdoorgang lager.	9, 56	<p>De hoeveelheid lawaai en luchtvervuiling wijzigt niet bij een langere tunnel. Wel zal het effect op woonbebouwing kleiner zijn, omdat de tunnel er verder vanaf ligt en het PostNL-gebouw ervoor staat. Daarom zorgen we ervoor dat bij de keuze voor een korte tunnel de effecten op de woonbebouwing worden beperkt. De hellingsgraad van de tunnel stemmen we af op het gebruik, en deze verschilt niet voor de verschillende varianten.</p>
C3	Voorkeur voor de korte busonderdoorgang en het verwijderen van het PostNL-pand.	10, 11, 14, 17, 27, 30, 40, 44	<p>Wij hebben ook deze voorkeur vanwege toekomstvastheid en kwaliteit voor de buurt.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
C4	De busonderdoorgang aan beide zijden graag zo lang mogelijk overdekt doortrekken.	8, 50	Een overkapping van de busonderdoorgang is kostbaar. Wij vinden een overkapping aan de zuidzijde bijdragen aan de kwaliteit van de buurt en een verbetering van het plan. Voor de noordzijde is deze noodzaak er niet.
C5	Maak aan de rand van de busonderdoorgang een overkapping om het geluid in alle richtingen te beperken. Ook voor omwonenden die hoger wonen.	9	Een overkapping van de busonderdoorgang is kostbaar. Wij vinden een overkapping aan de zuidzijde bijdragen aan de kwaliteit van de buurt en een verbetering van het plan. Voor de noordzijde is deze noodzaak er niet.
C6	Hoeveel winst levert een kortere onderdoorgang op in vergelijking met het bestaande plan met een langere onderdoorgang?	9	De korte tunnel is in aanleg goedkoper dan de lange tunnel. Daar staat tegenover dat er kosten gemaakt moeten worden voor de aanschaf en sloop van het PostNL-gebouw en voor een goede inpassing van de busonderdoorgang in de omgeving. Op dit moment is nog niet bekend of dit een kostenverlaging oplevert, en zo ja hoeveel die kostenverlaging bedraagt. De jaarlijkse exploitatielasten voor het busverkeer zijn bij beide tunnels nagenoeg gelijk.
C7	Een busonderdoorgang is een goed idee: doen!	4	Bedankt voor deze opmerking.
C8	De busonderdoorgang is te oostelijk gepland op het terrein van PostNL, waardoor de bussen straks te dicht bij mijn woning in de buurt komen.	5	De exacte locatie van de (korte) busonderdoorgang is nog in studie. Wel is duidelijk dat in de ontwerpen de korte busonderdoorgang dicht bij uw woning ligt dan de lange busonderdoorgang. Als er een korte busonderdoorgang wordt aangelegd, zorgen we voor een goede inpassing in de omgeving om overlast voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Een overkapping van een deel van de zuidelijke inrit vinden we een goed idee.

D. INPASSING EN AANKLEDING

Onderstaand de reacties van omwonenden over de mogelijke inpassing van een verkorte busonderdoorgang.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D1	GROEN		
D1.1	Voor de ruimte tussen de busonderdoorgang en de Viaductstraat graag een aarden wal met begroeiing. Deze aarden wal kan ook worden doorgetrokken in de ruimte tussen de Viaductstraat en het spoor.	8	We nemen uw suggestie mee bij de uitwerking. Aarde op en tegen de tunnelinrit aan de zuidzijde vinden we een goed idee.
D1.2	De verkorte onderdoorgang kan schuiner, met een groene 'buffer' aan de kant van de eerste huizen van de Viaductstraat. De buffer aan het uiteinde van de onderdoorgang zou ook 10 meter extra overdekt moeten worden.	13	We nemen uw suggestie mee bij de uitwerking. Een groene 'buffer' op en tegen de tunnelinrit aan de zuidzijde vinden we een goed idee.
D1.3	Graag een groenzone voor wandelaars en een stiltegebied. Geen speelterrein, want daarin is al ruim voorzien (Dinkelpark, Davidstraat).	9, 47	We nemen uw suggestie mee bij de uitwerking. Een groenzone vinden we een goed idee. De inrichting van het gebied zal in overleg met de buurt worden ontwikkeld.
D1.4	Voorkeur voor de variant met de groene overkapping. Mede vanwege het uitzicht.	11, 14, 17, 22, 23, 26, 28, 29, 40, 42	Deze voorkeur tekent zich ook in de schetsen af. We zullen dit in een voorlopig ontwerp uitwerken.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D1.5	<p>De busonderdoorgang graag esthetisch en geluidswerend afdekken door een park. Graag speels ingericht met een heuvel met wandelpaden en bankjes. Laat de boomsoorten aansluiten op het traditionele groen van de wijk.</p> <p>Insprekers willen graag ruimschoots groen in het gebied. Men geeft de voorkeur aan bomen, maar ook struiken, gras en bloeiende planten worden genoemd. Het moet een groene buffer worden tussen de bussen en de Viaductstraat en Davidstraat. Een groene heuvel over de busonderdoorgang.</p>	10, 16, 21, 50	Voorkeur voor een groene inrichting tekent zich ook in de schetsen af. We zullen dit in een voorlopig ontwerp uitwerken.
D1.6	Gebruik in de groenvoorziening ook 'eetbare' struiken, zoals de rode, witte en zwarte bes.	47	Wij nemen uw suggestie mee bij de uitwerking.
D1.7	Plaats banken met rugleuning (in de zon). Onder andere voor de ouderen in de wijk die dagelijks een ommetje maken.	47	Als we banken plaatsen, zullen we aan de rugleuning denken.
D2	FUNCTIES		
D2.1	Op het terrein van het PostNL-gebouw mag horecagelegenheid komen. Alleen geen hoge hotels. Kies voor logische functies voor de buurtbewoners, omdat het Hoofdstation midden in de woonwijk ligt.	10	Wij kunnen het gebouw alleen kopen als we de verkorte busonderdoorgang aanleggen. Dat betekent per definitie dat het pand wordt gesloopt. De ruimte die beschikbaar komt, wordt dan voornamelijk gebruikt voor de busonderdoorgang en de inpassing ervan en voor het busstation. Op de PostNL-locatie verwachten we geen tot beperkte bebouwing. De functies die u noemt zouden wellicht passen op de plek waar nu het huidige opstel terrein is, dat verdwijnt. Voor dit gebied maken we in 2016 een plan, hierbij zullen omwonenden en andere belanghebbenden betrekken.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
D3	VIADUCTSTRAAT		
D3.1	Maak de Viaductstraat aan de kant van de busonderdoorgang alleen toegankelijk voor voetgangers.	8	We nemen uw suggestie mee bij de uitwerking. Naast voetgangers verwachten we dat ook fietsers de Viaductstraat blijven gebruiken.
D4	OVERIGE SUGGESTIES INPASSING		
D4.1	Herstel de 'Oude Achterweg' in ere, bijvoorbeeld als zichtlijn.	13	We nemen uw suggestie mee.
D4.2	Graag een goede loop-/fietsverbinding tussen de Viaductstraat, Driehoven en Davidstraat naar de fietstunnel en de voetgangerstunnel bij de zuidentree van het Hoofdstation.	21, 22	Bij de verdere planuitwerking voor de zuidzijde van het Hoofdstation worden loop- en fietsverbindingen naar de reizigerstunnel en fietstunnel nadrukkelijk meegenomen.
D4.3	Behoud de rustige en haast autoloze situatie zoals deze op dit moment is.	50	We nemen uw suggestie mee bij de uitwerking.
D4.4	Bij de Achterweg is het een komen en gaan van reizigers, hiermee zou iets gedaan kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan terrassen gecombineerd met een mooi park.	50	We nemen uw suggestie mee bij de uitwerking.



De reacties laten een duidelijke voorkeur zien voor een groene inpassing van de korte busonderdoorgang. Op de informatiemarkt lieten we deze schets zien met een grondlichaam tegen de tunnel. Het geeft een eerste impressie van een groene inpassing in de omgeving.

E. PARKEREN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
E1	Er moeten genoeg parkeerplaatsen beschikbaar blijven, omdat de bewoners anders niet meer in de buurt kunnen parkeren. Denk aan een grote parkeerruimte achter het PostNL-gebouw of aan het afsluiten van een straat.	11, 15, 22, 33, 38, 39, 40	We begrijpen uit verschillende reacties dat de parkeerdruk in de wijk hoog is en dat men gebruik maakt van de parkeerplekken bij het PostNL-gebouw. Als deze parkeerplekken komen te vervallen wordt hiervoor een andere oplossing gezocht. Dit nemen we mee bij de verdere uitwerking van de plannen.
E2	Als de korte busonderdoorgang er komt moeten er wel extra parkeerplekken worden gecreëerd. Nu wordt er door omwonenden wanneer de straat vol is geparkeerd op de P-pleintjes en bij het PostNL-gebouw. Maar het is daar vaak al erg vol. Met name in de avonden en op koopdagen is er te weinig parkeergelegenheid voor bewoners.	21, 22	Zie het antwoord hierboven.
E3	Geen parkeerterreinen in de buurt realiseren.	42	In het inpassingsplan gaan we er van uit dat het aantal parkeerplaatsen ongeveer gelijk blijft met de huidige situatie. Dit is nodig vanwege de nu al aanwezige plaatselijk hoge parkeerdruk.

F. EFFECTEN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
F1	GELUID		
F1.1	<p>In welke mate is er meer geluidsoverlast door de nieuwe plannen (inclusief het verhuizen van het busstation)? Insprekers vinden het belangrijk dat geluidsoverlast door bussen en treinen zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Gaat het leefklimaat in de Rivierenbuurt er niet op achteruit?</p>	22, 29, 36, 42, 44, 52, 56	<p>Uit het geluidsonderzoek komt naar voren dat de geluidsbelasting op uw woning onder de streefwaarde van 48 dB blijft.</p> <p>Met het toepassen van maatregelen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen kan de geluidsbelasting op de gevels in veel gevallen onder deze 48 dB blijven. De huidige geluidsbelasting vanwege het spoorweglawaai geluid is ongeveer 52 dB op de gevel.</p> <p>Wij zijn van mening dat het leefklimaat in de Rivierenbuurt niet wordt aangetast door realisatie van een busonderdoorgang/busstation.</p>
F1.2	Het gebouw van PostNL vormt op dit moment een geluidswal voor de buurt tegen het spoor. Als dit gebouw gesloopt wordt, moet er een alternatief komen om de Davidstraat en de Achterweg te beschermen tegen het geluid van de spoorwegen.	31	Het klopt dat het gebouw van PostNL een deel van het geluid tegenhoudt. We hebben laten onderzoeken wat het geluidsniveau nu is en wat dit in de toekomstige situatie zou zijn. Daarbij houden we aan dat het niveau altijd onder de wettelijke norm moet blijven. Voor de Davidstraat en de Achterweg geldt dat we ernaar streven dat de geluidbelasting onder de wettelijk toegestane norm van 48 DB blijft. Als nodig treffen we hiervoor maatregelen.
F1.3	<p>Wat is het geluidsniveau (decibel) bij de lange busonderdoorgang voor de Davidstraat?</p> <p>Wat is het geluidsniveau overdag en bijvoorbeeld tijdens spitsuur, als 53 het gemiddelde is over een etmaal. De dagbelasting geeft een realistisch beeld van de te verwachten geluidsoverlast.</p>	9	<p>Uit de eerste resultaten van de Quicksan Geluid blijkt dat het geluidsniveau bij zowel de lange als de korte busonderdoorgang lager is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor het bestemmingsplan wordt nog een uitgebreider geluidsonderzoek gedaan.</p> <p>Het gemiddelde geluidsniveau in de dag periode is 1 dB lager dan het etmaalgemiddelde. Het gemiddelde geluidsniveau tijdens spitsuren is 1 dB hoger dan het etmaalgemiddelde. Dit verschil is voor het menselijk oor niet/nauwelijks waarneembaar.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
F1.4	Is er rekening gehouden met de overheersend westelijke windrichting, recht op de Davidstraat af?	9	Nee, er is niet gerekend met een overheersend westelijke windrichting. De berekeningen zijn gedaan volgens het landelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Dit model gaat er van uit dat de wind gemiddeld evenveel uit alle richtingen waait.
F1.5	Wij wonen op de woonlagen 3 en 4. Deze woningen steken boven de andere huizenrij uit. Hoe worden de woningen op circa 10 meter hoogte afgeschermd van het geluid?	9	De derde en vierde bouwlaag ontvangt het geluid anders dan de lagere bouwlagen. Een afscherming bij de bron is voor alle woonlagen effectief, maar zal relatief meer effect hebben voor de lagere woonlagen. De belasting op de gevel op uw woonlaag wordt uiteraard ook berekend en getoetst aan de normen. Hiermee wordt bepaald welke maatregelen genomen gaan worden.
F1.6	Een geluidsbelasting van 53 decibel, zoals de berekeningen doen vermoeden, is nogal een verschil met de huidige stilte die ik in mijn tuin ervaar. Ik hoor hier nauwelijks iets van het stationsgebied, op een incidentele spoorwisseling na.	49	Uit de Quicksan Geluid blijkt inderdaad dat bij u het geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarde van 48dB uitkomt. In deze Quicksan is nog geen rekening gehouden met de geluidsreducerende maatregelen zoals een geluidsscherm of geluidsabsorberende tunnelwanden. Wij verwachten dat we bij de meeste woningen met de toepassing van deze geluidsreducerende maatregelen onder de voorkeursgrenswaarde kunnen blijven. Dit gaan we nog nader onderzoeken. Overigens geldt de berekende waarde op de voorgevel. Dit verschilt van het niveau in uw achtertuin.
F2	ELEKTRISCHE Bussen		
F2.1	Wordt er voor het reduceren van het geluid ook gedacht aan het type bussen? Bijvoorbeeld elektrische bussen vanwege geluidsoverlast.	14	Op dit moment is nog niet voorzien om het huidige buspark te vervangen door elektrische bussen. De verwachting is dan ook dat de dieselmotoren de komende jaren zullen blijven rijden. Wel zien we bij nieuw busmaterieel dat dit aanzienlijk schoner en stiller is dan de huidige bussen.
F2.2	Inspreker maakt zich zorgen om het woongenot en stelt dat de woningen niet zijn gebouwd om dergelijke infrastructurele belasting aan te kunnen. Daarom wordt gevraagd om te streven naar het rijden met elektrische bussen.	9	Op dit moment is nog niet voorzien om het huidige buspark te vervangen door elektrische bussen. De verwachting is dan ook dat de dieselmotoren de komende jaren zullen blijven rijden. Wel zien we bij nieuw busmaterieel dat dit aanzienlijk schoner en stiller is dan de huidige bussen.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
F3	LEEFBAARHEID		
F3.1	Milieueisen i.v.m. leefbaarheid streng toepassen.	28	De realisatie van de korte busonderdoorgang zal uiteraard volgens de geldende milieueisen worden uitgevoerd.
F3.2	Inspreker is tegen de ontwikkelingen rond het PostNL-pand vanwege de effecten voor geluid, verkeer en luchtkwaliteit die het woonplezier negatief beïnvloeden.	51	Het klopt dat de waarden voor lucht, geluid en trillingen met de inpassing van een korte busonderdoorgang wijzigen en op sommige plekken iets stijgen. We gaan kijken hoe we de effecten zoveel mogelijk kunnen beperken door bijvoorbeeld een geluidsscherm in te passen. Het is onze inzet om het woongenot ten zuiden van het stationsgebied juist positief te beïnvloeden door het gebied op een mooie manier in te richten en kwaliteit (groen) toe te voegen.
F3.3	Hoe staat het met de geluidsoverlast, fijnstof, trillingen tijdens en na de bouwwerkzaamheden?	17, 9	Tijdens de bouwwerkzaamheden moet de aannemer zich houden aan de Nota Bouwlawaai. In deze nota staat hoeveel geluid een aannemer op een bepaald tijdstip mag produceren. Daarnaast stellen we eisen aan de uitvoeringsmethode. Overlast van geluid, trillingen en stof moet de aannemer beperken. De effecten na de werkzaamheden zijn inmiddels onderzocht en komen naar voren in het nieuwe bestemmingsplan Hoofdstation. Het voorontwerp bestemmingsplan ligt dit najaar ter inzage voor reactie.

G. VERBINDING RIVIERENBUURT EN BINNENSTAD / BLAUWE BRUG

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
G1	Voor reizigers uit Groningen-zuid is de zuidkant van het stationsgebied en de blauwe voetgangersbrug een belangrijke en gemakkelijke toegang tot het station. Het wegvallen van de brug is nadelig voor alle reizigers uit Groningen-zuid.	7	<p>Wat er precies met de blauwe voetgangersbrug gaat gebeuren is op dit moment nog onduidelijk. De gemeenteraad heeft nog geen besluit genomen over de toekomst van de brug. We weten wel dat de blauwe brug in zijn huidige vorm moet verdwijnen als de korte busonderdoorgang er komt. Als de nu vastgestelde schuine busonderdoorgang er komt, dan kan de brug blijven staan. Of we dat doen hangt mede af van het gebruik van de brug en van de kosten die het behoud (beheer) ervan meebrengt.</p> <p>Reizigers uit Groningen-zuid kunnen in de toekomst in elk geval gebruik maken van de reizigerstunnel om bij de treinen te komen. De tunnel is ook een directe verbinding met de binnenstad. Aan de zuidkant van het stationsgebied komt een volwaardige entree voor alle reizigers uit Groningen-zuid. Hoe zij op een goede manier bij deze entree moeten komen onderzoeken we in het ruimtelijk plan voor de zuidzijde van het Hoofdstation (2016). U kunt ook met de fiets nog steeds vlakbij het station komen.</p>
G2	Kan er geen voetgangersverbinding door de busonderdoorgang komen? Er moet toch iets aangelegd worden voor noodgevallen en onderhoud. Deze verbinding kan het voetgangersnetwerk fijnmaziger maken.	4, 8	De korte busonderdoorgang voorziet niet in een voetgangersroute. De tunnel zou dan veel breder moeten worden en dat maakt de tunnel duurder. Ook zal deze tunnel qua sociale veiligheid en beleving niet aantrekkelijk zijn. Bovendien zijn er met de komst van de vrij toegankelijke reizigerstunnel en de aanwezigheid van een trap bij het Herewegviaduct voldoende voetgangersverbindingen over het stationsgebied. Het heeft met het oog op veiligheid de voorkeur dat meer mensen de reizigerstunnel zullen gebruiken in plaats van nog een andere tunnel. De veiligheid in een tunnel is gebaat bij veelvuldig gebruik.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
G3	Vervang de trappen bij de blauwe brug door roltrappen of een lift.	24	Wat er precies met de blauwe brug gaat gebeuren, is op dit moment nog onduidelijk. De gemeenteraad heeft nog geen besluit genomen over de toekomst van de brug. We weten wel dat de blauwe brug in zijn huidige vorm moet verdwijnen als de korte busonderdoorgang er komt. Als de nu vastgestelde lange busonderdoorgang er komt, dan kan de brug blijven staan. Of we dat doen hangt mede af van het gebruik van de brug en van de kosten die het behoud (beheer) ervan meebrengt. Bij de nieuwe reizigerstunnel komen liften en roltrappen.
G4	De blauwe loopbrug mag weg.	27	Wat er precies met de blauwe brug gaat gebeuren is op dit moment nog onduidelijk. De gemeenteraad heeft nog geen besluit genomen over de toekomst van de brug.
G5	Ik heb belang bij het in stand houden van de blauwe brug vanwege de snelle verbinding met de binnenstad. De PostNL-variant betekent het einde voor de blauwe brug. Ik wil pleiten voor een vervangende voetgangerstraverse (anders dan het Herewegviaduct of de reizigerstunnel bij de zudentree).	34	Bij een korte busonderdoorgang is het hoogstwaarschijnlijk niet mogelijk de blauwe brug te behouden. De korte busonderdoorgang voorziet niet in een voetgangersroute. De tunnel zou dan veel breder moeten worden wat de tunnel duurder maakt. Ook zal deze tunnel qua sociale veiligheid en beleving niet aantrekkelijk zijn. Bovendien is met de komst van de vrij toegankelijke reizigerstunnel en de aanwezigheid van een trap bij het Herewegviaduct al voldoende oversteekgelegenheid voor voetgangers. Het heeft met het oog op veiligheid de voorkeur dat meer mensen de reizigerstunnel zullen gebruiken in plaats van nog een andere tunnel. De veiligheid in een tunnel is gebaat bij frequent gebruik.
G6	Nu is het voor mij mogelijk om via de blauwe brug snel naar de noordkant van het station te lopen. Ik vind het belangrijk dat ik ook in de toekomst gemakkelijk de voetgangers- en fietstunnel kan bereiken.	29	Via de toekomstige reizigerstunnel onder de sporen door of via de trappen bij het Herewegviaduct kunt u ook in de toekomst gemakkelijk de binnenstad bereiken. We onderzoeken nog waar de routes vanuit de Rivierenbuurt naar de zudentree moeten komen. Deze zijn onderdeel van het plan voor de zuidzijde van het stationsgebied dat in 2016 wordt opgesteld.

H. GEVOLGEN VOOR WAARDE VAN HUIZEN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
H1	Wordt de waardevermindering van de huizen aan de Viaductstraat gecompenseerd?	8	Indien u van mening bent dat de waarde van uw woning verminderd door uitvoering van een project, dan kunt u een verzoek doen tot compensatie vanwege planschade. Dit verzoek wordt behandeld door een onafhankelijke planschadebeoordelingscommissie. Pas bij een vastgesteld bestemmingsplan kunt u hier een beroep op doen. Meer over de planschadebeoordelingscommissie kunt u vinden op www.gemeente.groningen.nl/vergunning/verzoek-planschadevergoeding-2
H2	Het verplaatsen van het gehele busstation naar de zuidzijde zal zorgen voor waardevermindering van huizen aan de Parkweg.	35, 36, 49	Mocht u van mening zijn dat de waarde van uw huis wordt verminderd door de plannen dan kunt u een verzoek tot planschade indienen na vaststelling van het nog op te stellen bestemmingsplan Hoofdstation. Zie verder bovenstaande reactie.

I. DE BOUW

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
I1	Bij sloop van het PostNL-gebouw of door werkzaamheden aan de tunnel kunnen scheuren in muren van huizen aan de Viaductstraat ontstaan. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden moet de huidige staat van de huizen in kaart worden gebracht. De fundamenten van de huizen aan de Viaductstraat 13 t/m 16 stammen uit 1886 en zijn mogelijk niet bestand tegen trillingen door de bouw.	8	Bij de bouw van de tunnels wordt zorgvuldig gekeken naar de omliggende bebouwing. Wanneer de bebouwing zich dicht bij de bouwwerkzaamheden bevindt, zal zo trillingsarm mogelijk worden gewerkt. Daarnaast wordt er voorafgaand aan de bouw een nulmeting uitgevoerd om in kaart te brengen wat de staat is van de omliggende bebouwing. Deze meting legt aan de hand van foto's van de gebouwen de staat vast.
I2	Wordt er al begonnen met het aanleggen van een tunnel als het PostNL-gebouw er nog staat, of pas in januari 2018?	9	Als gekozen wordt voor de korte busonderdoorgang zullen de werkzaamheden aan de tunnel beginnen na de sloop van het PostNL-pand in 2018.
I3	Hoe beschermt u ons tegen het bouwlawaai van de werkzaamheden aan het Hoofdstation?	9	De aannemer moet zich houden aan de Nota Bouwlawaai. In deze nota staat hoeveel geluid een aannemer op een bepaald tijdstip mag produceren. Daarnaast stellen we eisen aan de uitvoeringsmethode. Overlast van geluid, trillingen en stof moet de aannemer beperken.
I5	De grond onder het huidige opstel terrein is vervuild. Hoe gaat dat straks als tunnels worden gegraven? Wat betekent dit voor de Rivierenbuurt?	48	De vervuiling van de huidige bodem is ons bekend. Bij het graven in de bodem houden we hier rekening mee; personeel wordt beschermd en de vervuilde grond wordt afgevoerd. Daarnaast wordt er voor gezorgd dat de omgeving niet wordt belast met verontreinigde grond. Overigens heeft de doorlopende reiniging van de afgelopen jaren ertoe geleid dat de bodem geschikt is om te bouwen.
I6	Hoe lang duren de bouwwerkzaamheden?	54	De ombouw van het Hoofdstation start omstreeks 2017 en is begin 2021 voltooid. De planning voor werkzaamheden aan de te ontwikkelen zuidzijde en de aanleg van toevoerwegen is nog niet bekend. De plannen hiervoor zijn nog in ontwikkeling.

J. BUSSTATION EN BUSBUFFER

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
J1	VERPLAATSEN BUSSTATION		
J1.1	<p>Het verplaatsen van het busstation is niet nodig.</p> <p>Het huidige busstation is nog niet zo oud.</p> <p>Een busonderdoorgang is een goed idee, maar dat daarmee schijnbaar de verplaatsing van een compleet busstation naar mijn achtertuin beoogd wordt, is ronduit belachelijk.</p>	12, 49, 57	<p>Het busstation aan de noordzijde van het Hoofdstation kunnen we niet aan de hedendaagse eisen aanpassen omdat de ruimte te beperkt is. Het huidige busstation is gerealiseerd met de eisen die destijds voor een busstation golden. Tegenwoordig zijn er strengere eisen voor bijvoorbeeld de toegankelijkheid van bushaltes voor minder validen (met rolstoel of rollator) of mensen met een kinderwagen. Daarnaast is het aantal (grote) bussen toegenomen. Dit alles zorgt er voor dat er aan de noordzijde van het Hoofdstation onvoldoende ruimte is om aan alle eisen te voldoen. Aan de zuidzijde is hiervoor meer ruimte.</p> <p>Aan de zuidzijde kan het busstation naast de treinperrons komen te liggen. Hierdoor kunnen reizigers via de reizigerstunnel snel en comfortabel overstappen van de bus op de trein en andersom. Ook is er hier ruimte om de busbuffer (parkeerplaats voor bussen), onderdeel van het busstation, te bundelen met het busstation.</p>
J1.2	<p>Insprekers zijn tegen het verhuizen van het busstation dicht naar de woonwijk toe. Zij vrezen waardevermindering van de huizen en een toename van geluidsoverlast.</p>	35, 36, 49, 54	<p>Uw mening is duidelijk. Het is overigens de vraag in hoeverre het verkeer in de Parkweg zal toenemen. Wel komen er bussen aan de achterzijde van het station te rijden. Voor de meeste woningen aan de Parkweg zal de streefwaarde van 48 dB niet worden overschreden.</p> <p>Mocht u van mening zijn dat uw woning minder waard wordt door de plannen, dan kunt u na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeverzoek indienen. Dit verzoek wordt door een onafhankelijke planschadecommissie beoordeeld. Meer hierover kunt u vinden op www.gemeente.groningen.nl/vergunning/verzoek-planschadevergoeding-2</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
J1.3	In de toelichting op het plan werd gesproken over het verplaatsen van de bussen naar de zuidkant van het spoor terwijl ook hiervoor nog geen overkoepelend (bestemmings)plan ligt. Er was eerder, in het kader van het aanleg van een tramverbinding, sprake van de verplaatsing van het busstation. Dat plan is echter gesneuveld en daarmee ook de aanleiding om het busstation naar de zuidzijde van het spoor te verplaatsen.	52	De gemeenteraad heeft in 2011 al een voorkeur uitgesproken voor een busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Deze voorkeur heeft geen verband met de tramplannen die er destijds waren. Het busstation aan de noordzijde van het Hoofdstation kunnen we niet aan de hedendaagse eisen aanpassen omdat de ruimte te beperkt is. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het toegankelijk maken van de bushaltes. Aan zuidzijde is hiervoor meer ruimte. (Zie ook antwoord J1.1)
J1.4	Goed plan met het gestrekte busstation.	30	Bedankt voor uw opmerking.
J1.5	Raadpleeg voor de keuze van het busstation de buschauffeurs. Zij zijn uiteindelijk degenen die ermee aan het werk moeten en hebben de beste kijk op de zaak.	4	Zowel het OV-bureau als de vervoerders zijn betrokken bij de planvorming voor de eventuele verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Het is inderdaad verstandig om praktijkervaring mee te laten wegen bij de totstandkoming van een nieuw busstation.
J1.7	Als een deel van het busstation zou moeten worden verplaatst dan heeft het mijn voorkeur om een logische knip te leggen, bijvoorbeeld de stadsbussen aan de noordzijde van het spoor en de regionale bussen aan de zuidzijde.	52	Het opdelen van een busstation in twee delen (noord en zuid) zorgt voor onduidelijkheid bij de reiziger. Ook verslechtert de overstap van bus op bus. Daarnaast zijn de exploitatiekosten lager bij een busstation aan één zijde dan bij een busstation verdeeld over twee zijden.
J1.8	Laat veel mogelijke buslijnen die het 'Noorden' van Groningen aandoen op de huidige plek blijven om de zuidzijde te ontlasten.	36	Zie het antwoord hierboven.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
J1.9	Gebruik het huidige stadsbalkon (fietsenstalling) voor de uitbreiding van het busstation. Daar wonen geen mensen! Verplaats de fietsenstalling (in principe weinig geluidsoverlast) naar de zuidzijde.	36, 57	Het omvormen van het stadsbalkon naar een (aanvullend) busstation vergt een enorme investering. Bovendien weten we dat zo'n 85% van de fietsers die naar het Hoofdstation gaan, aan de noordzijde van het spoor wonen of werken. Aan de noordzijde van het Hoofdstation is daardoor een grote behoefte aan fietsparkeergelegenheid. Onderzoek heeft aangetoond dat aan de noordzijde verder geen mogelijkheid is om het busstation uit te breiden, zonder grootschalige sloop van bestaande panden. Omdat deze panden nog gebruikt worden is dat erg duur. Zonder extra ruimte kunnen we het busstation niet aanpassen aan de geldende eisen, zoals toegankelijkheid voor mindervaliden. Mede om deze redenen heeft een busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation onze voorkeur. (Zie ook antwoord J1.1)
J1.10	Is het mogelijk het busstation te overkappen? De huidige situatie is onaangenaam bij regen en wind.	4	We onderzoeken de mogelijkheden om de reizigers te beschermen tegen regen en wind. Zeker is dat de trappen en roltrappen overdekt worden.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
J1.11	<p>Hebben de plannen ook gevolgen voor de internationale buslijnen? Vanuit Groningen zijn er op dit moment al diverse busverbindingen naar o.a. Hamburg, Berlijn en Amsterdam. Deze langeafstandsverbindingen zullen naar verwachting de komende jaren fors uitbreiden. Op dit moment is er één bushalte naast de brug voor internationale lijnen. Dit geeft al regelmatig problemen aangezien hier meerdere aanbieders gebruik van maken. Ik verwacht dat er in de toekomst zeker twee á drie halteplaatsen nodig zijn voor de lange-afstandsbussen.</p> <p>Blijven de langeafstandsbussen bij de halte bij de brug, en zo ja, komt er dan extra haltecapaciteit beschikbaar? Of verhuizen de bussen mee naar de zuidzijde, en hoeveel haltecapaciteit wordt daar dan gereserveerd? En is de doorrijhoogte van de busonderdoorgang genoeg voor dubbeldeks touringcars?</p>	18	<p>Op dit moment zijn we aan het onderzoeken óf en op welke wijze wij het busstation dat nu aan de noordzijde van het Hoofdstation ligt, kunnen verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation. De uitwerking van het busstation betrekken we bij het ruimtelijk plan voor de zuidzijde van het Hoofdstation dat wij naar verwachting in 2016 gaan opstellen. In dit ruimtelijk plan betrekken we ook de consequenties die dat heeft voor de noordzijde van het Hoofdstation. Het gaat hierbij ook om de internationale bussen.</p> <p>Wat we wel weten is dat de nieuwe busonderdoorgang, ongeacht de variant, niet geschikt is voor dubbeldeksbussen.</p>
J2	BUSBUFFER		
J2.1	Kan de busbuffer overkapt worden om de overlast van uitlaatgassen, fijnstof en geluid te beperken?	8	Bij de inpassing van de busonderdoorgang/busbuffer zal uiterste zorg worden besteed aan het beperken van mogelijke overlast van geluid en eventuele verminderde luchtkwaliteit. Een overkapping van de busbuffer, een parkeerplaats voor bussen zonder draaiende motor, ligt niet voor de hand en heeft niet onze voorkeur.

K. RUIMTELIJK PLAN STATIONSGBIED ZUIDZIJDE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
K1	Inspreker is erg bezorgd over de enorme omvang van de huidige plannen. Een belangrijke reden daarvoor is de zorg om de toename van verkeer.	36, 49, 57	Het gebied waar nu treinen staan omvormen tot een stedelijk gebied, zal leiden tot verkeersbewegingen van en naar dat gebied. Het is echter niet onze insteek om de Parkweg als hoofdonthoudingsweg voor de zuidzijde van het stationsgebied te gebruiken. Op dit moment studeren we op de mogelijkheden om het betreffende gebied te ontsluiten. Belangrijk aspect daarbij is de leefbaarheid van de nabijgelegen Rivierenbuurt.
K2	Wij zijn tegen hoogbouw pal achter de bestaande bebouwing van de Parkweg vanwege de huidige sfeer in de straat.	38	In het ruimtelijk plan dat wij in 2016 opstellen, gaan we onderzoeken wat voor soort bebouwing, functies en groen in het gebied gewenst zijn. Uiteraard gaan wij de direct aanwonenden uitvoerig betrekken bij de planvorming.
K3	Zorg voor een ruime groenstrook achter de Parkweg.	36, 57	In het ruimtelijk plan dat wij in 2016 opstellen, gaan we onderzoeken wat voor soort bebouwing, functies en groen in het gebied gewenst zijn. Uiteraard gaan wij de direct aanwonenden uitvoerig betrekken bij de planvorming.
K4	Geen onderwijsinstelling in het nieuwe gebied aan zuidzijde van het Hoofdstation.	14	In het ruimtelijk plan dat wij in 2016 opstellen, gaan we onderzoeken wat voor soort bebouwing, functies en groen in het gebied gewenst zijn. Uiteraard gaan wij de direct aanwonenden uitvoerig betrekken bij de planvorming.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
K5	<p>Als bewoner van de Rivierenbuurt zie ik op tegen een vergroting van de bereikbaarheid aan onze kant van het station. De Parkweg en aangelegen straten vormen nu een rustig netwerk waar kinderen kunnen spelen, auto's veilig en in de buurt van de voordeur kunnen worden geparkeerd en huisdieren nog rustig hun gang kunnen gaan. Ik ben bang dat deze goedheden zullen verdwijnen met de komst van verkeer naar de zuidzijde van het station, zoals bussen, auto's en vrachtwagens met goederen.</p> <p>Hoe zit het met overlast van busverkeer door de wijk als het busstation verhuist?</p>	16, 46	<p>De kwaliteit van uw leefomgeving is ook onze zorg. Het is dan ook niet onze bedoeling om het karakter en de verkeersintensiteit in de Rivierenbuurt intensief te wijzigen. Bij een busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation zullen verreweg de meeste bussen niet via de Rivierenbuurt/Parkweg het busstation bereiken. Verder streven we er naar om ook de route voor auto's naar de zuidzijde van het Hoofdstation niet via de Rivierenbuurt te laten lopen. In het ruimtelijk plan dat wij in 2016 opstellen, gaan we onderzoeken welke toevoeringen naar het station gewenst en mogelijk zijn. Uiteraard gaan wij de direct aanwonenden betrekken bij de planvorming.</p>
K6	<p>Is het een idee de ruimte van het PostNL-gebouw te gebruiken om het opstel terrein voor de treinen te vergroten? Daardoor is verplaatsing van het opstel terrein naar De Vork bij Haren/Helpman overbodig. Het natuurgebied De Essen kan worden gespaard en het voorkomt allerlei vormen van overlast en vervuiling in Groningen-zuid en Haren. Tevens is uitbreiding op de huidige locatie veel goedkoper. Met het vrijgekomen geld kan dan misschien een deel van de fietstunnel bij de Esperantokruising worden betaald. Wat mij betreft een win-win situatie.</p>	2	<p>De nieuwe locatie van het opstel terrein is bepaald op basis van een onderzoek waarin ook uitbreiding op de huidige locatie is onderzocht. Meer activiteiten en treinbewegingen op het terrein, juist als het groter wordt, passen niet binnen de milieunormen. Dat betekent dat het op die locatie niet mag. Daarnaast levert het in- en uitrijden van het terrein veel extra treinritten op tussen Hoofdstation, via de Lodewijkstraat en terugstekend naar het opstel terrein. Deze worden voorkomen met een langgerekt opstel terrein zoals dat in De Vork bij Haren wordt gebouwd.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
K7	Als eigenaar van een pand aan de Parkweg NZ, zou ik het verschrikkelijk vinden als het zicht op de stad en het station zou verdwijnen door hoogbouw op het terrein (evenementencomplex, kantoren e.d.). De kantoren naast het station staan nu al leeg en waar zouden de bezoekers en werknemers hun auto's moeten parkeren? Tip: maak er een P+R terrein van.	6	In het ruimtelijk plan dat wij in 2016 gaan opstellen, gaan we onderzoeken wat voor soort bebouwing en functies in het gebied gewenst zijn. Uiteraard gaan wij de direct aanwonenden uitvoerig betrekken bij de planvorming.
K8	De voetgangerstunnel onder de sporen door loopt aan de zuidzijde breed glooiend omhoog naar het maaiveld. Aan die zijde zijn ook alle bussen gedacht. Men wil er voor waken, dat het station een tweederangs achteringang krijgt, een reëel gevaar gelet op het doodlopen van de entree aan die zijde op de Parkweg. Alle maatregelen om dat te voorkomen doen ons echter afvragen of men nu niet doorschiet. Zowel functioneel als qua vormgeving lijkt het station zich van de binnenstad af te keren en dat kan toch niet de bedoeling zijn.	53 Vrienden van de Stad Groningen	Er is nog geen keuze gemaakt op welke wijze de voetgangerstunnel uitmondt aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Op dit moment zijn daarvoor nog drie varianten waarbij een breed glooiend omhooglopend maaiveld één van de varianten is. Verder gaat het om een verdiept plein of een gebouwde voorziening. De voetgangerstunnel gaat onder het busstation door. In het in 2016 op te stellen ruimtelijk plan onderzoeken we op welke wijze het station met de Rivierenbuurt verbonden kan worden. Naast een ruimtelijk plan voor de zuidzijde gaan we ook een ruimtelijk plan maken voor het voorplein. Hierbij wij onderzoeken wij ook nadrukkelijk op welke wijze de relatie met de binnenstad kan worden versterkt.
K9	Welke gevolgen hebben de ontwikkelingen voor de huizen aan de Parkweg? Moet er worden gesloopt?	54	Voor de zuidzijde van het Hoofdstation (tussen het beoogde busstation en de Parkweg) wordt in 2016 een ruimtelijk plan opgesteld. Op dit moment weten we nog niet welke consequenties dit heeft voor de woningen aan de Parkweg. Uiteraard gaan wij de direct aanwonenden betrekken bij de planvorming.

L. RUIMTELIJK PLAN STATIONSGBIED NOORDZIJDE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
L1	Het is jammer dat stadsbalkon niet verdwijnt.	20	In de huidige plannen blijft het stadsbalkon inderdaad gehandhaafd.
L2	Wordt het niet gewoon een dooie boel als de auto's, fietsers en taxi's aan de noordzijde van het station verdwijnen? Bij een stationsingang hoort toch een beetje een chaotisch-gezellige drukte?	20	Fietsers blijven prominent gebruik maken van de voorzijde van het Hoofdstation. Daarnaast zullen ook auto's en taxi's in de toekomst van de voorzijde van het Hoofdstation gebruik maken. We delen uw mening dat bij een Hoofdstation reuring hoort, maar het is ook belangrijk om de voetganger op maaiveld, juist in een stationsgebied, de prioriteit te geven.
L3	Ik wil vragen om bij het huidige ingangspan voor de hoofdingang van het stationsgebouw een fontein of water (kanaaltjes) te plaatsen. De waterkanaaltjes kunnen omdat het voor de hoofdingang schuin afloopt. Water geeft bij warm weer verkoeling, is gezellig en het geeft Groningen meer grandeur. Daarnaast ook graag groen toevoegen, zodat de bewoners en reizigers (bij voldoende tijd) zich hier kunnen ontspannen.	32	In 2016 gaan we onderzoeken op welke wijze de voetgangersstromen vanuit de Stationshal beter naar de Werkmanbrug kunnen leiden. Daarnaast willen we het Stadsbalkon (het ingangspan) aantrekkelijker maken door bijvoorbeeld groen toe te voegen. Wij nemen uw suggesties voor water in het gebied mee in de planvorming voor het Stadsbalkon en haar omgeving.
L4	Het Stadsbalkon blijft een grote barrière en moet wordt gesloopt. Pas dan kan echt een logische route ontstaan die door de monumentale hal voert. Op het Stationsplein moet reuring zijn dus er moet niet alleen plek zijn voor voetgangers.	53 Vrienden van de Stad Groningen	De schets zoals vertoond op de informatiemarkt is slechts een eerste verkenning gemaakt van de mogelijkheden, om de loopstromen vanuit de stationshal richting de Werkmanbrug te verbeteren. In 2016-2017 gaan we de plannen voor het voorplein verder uitwerken, waarbij we uw suggesties meenemen. Duidelijk is wel dat sloop van het Stadsbalkon niet in de plannen voor Groningen Spoorzone zit. Het is te kostbaar het stadsbalkon te slopen en vervolgens voor al die fietsen een nieuwe fietsenstalling te bouwen.

M. PROCES EN PARTICIPATIE

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
M1	Graag wil ik betrokken/uitgenodigd worden bij het maken van de plannen voor het ontwikkelingsgebied zuidzijde!	14	We zullen de buurt nadrukkelijk betrekken bij de planuitwerking voor de zuidzijde van het Hoofdstation.
M2	Ik vind het belangrijk dat alle aanpassingen aan sporen, de bouw van tunnels en het herinrichten van het PostNL-terrein niet ten koste gaat van het groene karakter van de wijk. Overleg met bewoners ook over het groen en soort groen dat moet worden toegevoegd.	16	De buurt wordt actief betrokken bij de verdere planuitwerking van de korte busonderdoorgang.
M3	Suggestie: Organiseer een wijk-G1000 om draagvlak onder bewoners te vergroten, meedenken te bevorderen en ideeën verder te ontwikkelen.	28	Wij zullen zeker bij het nog op te stellen ruimtelijk plan actief bijeenkomsten organiseren voor de hele Rivierenbuurt, zoals we dat inmiddels een aantal keer in de Puddingfabriek hebben gedaan. Wat interessant is aan de G-1000 aanpak is de manier waarop met een grote groep mensen ideeën concreet vorm krijgen. We zullen bekijken of we een soortgelijke werkwijze kunnen hanteren.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
M4	<p>In en rondom de Rivierenbuurt staan veel plannen op stapel. Deze worden steeds in aparte sessies en in fragmenten aan de buurt gepresenteerd. Het totaalplan ontbreekt. Daarnaast is de inspreker van mening dat onvoldoende mogelijkheid is om inbreng te leveren. De bewoners van de Rivierenbuurt hebben belangstelling, dat blijkt wel uit de opkomst. Maak beter gebruik van de goede ideeën van de Rivierenbuurt en zorg dat het plan ook van de bewoners wordt. Grijp deze kans.</p>	59	<p>De Rivierenbuurt krijgt inderdaad met veel nieuwe plannen te maken. Voor de buurtbewoners was het prettig geweest wanneer de plannen tegelijk als een geheel zouden zijn voorgelegd. Helaas is de praktijk weerbarstiger. Alleen het verschil in fase tussen de projecten maakt al dat de plannen niet tegelijk konden worden voorgelegd. Voor Groningen Spoorzone geldt dat de plannen meerdere malen zijn aangepast vanwege onder meer het niet doorgaan van de RegioTram en de economische crisis. Omdat er in 2020 een nieuwe concessie voor het openbaar wordt verleend hebben we ons eerst geconcentreerd op alle maatregelen die nodig zijn voor de nieuwe dienstregeling die we dan willen rijden. Daarna pakken we de omgeving aan, in nauwe samenspraak met de buurtbewoners.</p> <p>Tussen de plannenmakers van de grote projecten is onderling goed overleg zodat de verschillende projecten op elkaar aansluiten. Dat gebeurt onder meer binnen het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar.</p> <p>Voor buurtbewoners is het lastig om alle plannen te overzien. Daarom heeft Groningen Bereikbaar deze zomer een overzichtskaart gemaakt met daarop alle grote projecten ingetekend. Alle buurtbewoners hebben deze kaart gekregen. We proberen de informatie over alle projecten zoveel mogelijk binnen het kader van Groningen Bereikbaar gebundeld aan te bieden, onder meer in de Bereikbaarheidskrant en via het programma Komen en Gaan op Oogtv. We zorgen ervoor dat op onze informatiemarkten ook deskundigen van alle projecten aanwezig zijn, zodat bewoners met al hun vragen terecht kunnen.</p> <p>We hebben er alle begrip voor dat het voor buurtbewoners een hele opgave is alle ontwikkelingen te volgen en te reageren op onderdelen terwijl het totaalplaatje nog niet af is. Ook nu weer hebben buurtbewoners grote belangstelling getoond op de informatiemarkt en waardevolle reacties ingediend. We blijven inzetten op een actieve dialoog met de buurt. Suggesties voor verbetering zijn altijd welkom.</p>

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
M5	<p>Het is mij volstrekt onduidelijk waarom er om een reactie wordt gevraagd over de PostNL-locatie, terwijl er pas in september inspraak komt over een bestemmingsplan dat het kader moet scheppen waarin dit plan eventueel zou kunnen passen. Eerst moet er duidelijkheid komen over dat bestemmingsplan.</p> <p>Door het project in stukjes op te knippen wordt het er niet duidelijker op voor omwonenden.</p>	52, 57	<p>We vinden het jammer dat u het onduidelijk vindt waarom we u om een reactie vragen. Recent is duidelijk geworden dat PostNL haar gebouw wil verlaten. Om die reden willen we samen met de Rivierenbuurt verkennen welke mogelijkheden dit geeft. Mede aan de hand van de reacties besluiten we of en onder welke voorwaarden we over willen gaan tot aankoop.</p> <p>Als wij van mening zijn dat de aankoop een goed idee is, gaan we de plannen verder uitwerken en verwerken in een voorontwerpbestemmingsplan. Dat is een tweede stap in de realiseren van een ruimtelijke ontwikkeling, waarbij we de wijk intensief zullen betrekken.</p>

N. OVERIGE AANDACHTSPUNTEN

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
N1	ALLERLEI		
N1.1	Wordt er rekening gehouden met de verstoring van de Wifi in de omliggende woningen door de wifi van de 3600 bussen die door de tunnel rijden?	8	De signaalsterkte van Wi-Fi in een bus is dusdanig laag dat nabijgelegen woningen geen hinder ondervinden.
N1.2	Waarom is Patrimonium niet actief (bij de bijeenkomst)? Is de verhuurder bij de plannen betrokken en hebben zij inspraak? Zijn zij door jullie (als hoofdverhuurder van de wijk) uitgenodigd?	9	De huidige plannen zijn ook besproken met Patrimonium. Zij zien de ontwikkeling van de PostNL locatie als een kans.
N1.3	Aanschafprijs van het PostNL-gebouw hooguit 15-20% van de vraagprijs. Dat moet kunnen, want PTT wil het graag kwijt en het gebouw is al heel oud en in slechte staat.	12	Bedankt voor uw suggestie.
N1.4	Koop ook de Martinifabriek (kledingfabriek), anders is dit een schandplek voor het gebied. Ook hiervoor geldt dat 15-20% van de vraagprijs voldoende moet zijn.	12	Bedankt voor uw suggestie.
N1.6	De plannen zijn te steriel van karakter. De plannen zijn te modern en lijken teveel op veel andere steden. Het is modern, maar niet authentiek.	16	De impressies die nu zijn gemaakt voor het Hoofdstation geven slechts een eerste indruk van hoe het station er mogelijk uit komt te zien. Tijdens de aanbesteding wordt ook een architect geselecteerd die een ontwerp zal maken van het Hoofdstation.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
N1.8	Het geld kan beter aan armoedebestrijding worden uitgegeven, aan de mensen die het het hardste nodig hebben. Denk aan de jeugdzorg, voedselbank, PGB. Of aan goedkopere buskaartjes, het gratis maken van de pasjes voor de ondergrondse afvalcontainers. En de mensen behandelen met respect.	37	We nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.
N1.9	We willen graag stickers op de glasbakken met als tekst: 'Denk aan de bureu. Uitsluitend te gebruiken van 8-20 uur (evt. 9-21 uur)'. In steden als Amsterdam en Utrecht is dit al tientallen jaren de gewoonste zaak ter wereld. In de Rivierenbuurt wonen veel studenten, die ons vaak wakker doen schrikken in het holst van de nacht met het geluid van glasgerinkel.	47	Ook in Groningen zijn stickers aangebracht op de glascontainers waarop staat aangegeven dat er 's nachts geen glaswerk in de glascontainer mag worden gegooid. Mocht bij u de sticker ontbreken dan gaat stadsbeheer die alsnog aanbrengen.
N1.10	Wat doen de nieuwe plannen met het aantrekken van hangjongeren?	16	Bij de verdere planuitwerking van het gebied streven we naar een sociaal vriendelijke en veilige inrichting.
N1.11	Nu zijn wij erg blij met de sociale controle van voorbijgangers op weg naar de blauwe brug. Wanneer deze brug verdwijnt zal de buurt (Driehovenstraat) rustiger worden. Met Terwille om de hoek vraag ik mij af hoe het sociale aspect in de wijk wordt behouden?	39	U stelt de sociale controle door treinreizigers/gebruikers van de brug op prijs. Dat zal inderdaad verdwijnen als de nieuwe reizigerstunnel open gaat. Daarnaast hebben wij echter ook begrepen dat de blauwe brug een aantrekkelijke locatie voor dealers is, omdat er sprake is van meerdere vluchtwegen indien de politie verschijnt. Dit draagt niet bij aan de (sociale)veiligheid in de wijk. Met het verwijderen van de blauwe brug verdwijnt dus ook een locatie voor dealers. Bij de verdere planuitwerking van het gebied streven we naar een zo sociaal vriendelijke en veilige inrichting.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
N1.12	Inspreker geef een punt van aandacht mee: Op het PostNL-gebouw staat nu een aantal telefoonmasten. Herplaats deze niet op de huizen, maar op andere hoogbouw in het gebied. Bijvoorbeeld op het KPN-gebouw aan het Emmaviaduct.	17	Dit is zeker een punt van aandacht. Op het moment dat duidelijk is dat het PostNL-pand wordt gesloopt, gaan we op zoek naar een geschikte locatie voor de UMTS mast.
N1.13	De plannen zijn prima, maar kies niet voor de bus, maar een stadstram! Ik vind het bizar dat een stad van 209.000 inwoners geen tram heeft! In Duitsland/Frankrijk is dat vaak wel het geval.	27	Enkele jaren geleden zijn plannen voor een tram uitgewerkt en aanbesteed. Uiteindelijk is de tram er om meerdere redenen toch niet gekomen. De huidige plannen voorzien niet in de realisatie van een stadstram. Mocht er in de toekomst toch gekozen worden voor een tram, dan is dat wel mogelijk in de huidige plannen. De busonderdoorgang wordt bijvoorbeeld zo gebouwd dat er met niet al te grote aanpassingen een tram doorheen zou kunnen rijden.
N1.14	De plannen van Groningen Spoorzone zijn goed, maar als verbeterpunt zouden de oude perrons en overkappingen en het seinhuis kunnen worden afgebroken. Bouw alle perrons gelijk zoals in Arnhem en Rotterdam. Het stationsgebouw moet natuurlijk wel blijven staan.	27	De impressies die nu zijn gemaakt voor het Hoofdstation geven slechts een eerste indruk van hoe het station er mogelijk uit komt te zien. Tijdens de aanbesteding wordt ook een architect geselecteerd die een ontwerp zal maken van het Hoofdstation. De objecten die u noemt zijn overigens beschermde monumenten, dus kunnen niet eenvoudig worden afgebroken.
N1.15	Bussen (of tram) ook in de toekomst over de Grote Markt laten rijden.	27	De plannen van Groningen Spoorzone hebben geen betrekking op het gemeentelijke voornemen om de bussen van de Grote Markt te weren.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
N1.16	Het stationsgebied (met bussen en treinen) is een OV-knooppunt. De bereikbaarheid daarvan voor bussen, fietsers, voetgangers en 'Smok en Vot'-faciliteit (Kiss and Ride) heeft de prioriteit. Bebouwing is daarbij een aanvullende prioriteit.	28	We zijn het met u eens dat het Hoofdstation een OV-knooppunt is. Het is zelfs het belangrijkste OV-knooppunt van het Noorden. Een goede bereikbaarheid is van de hoogste prioriteit. Maar om ervoor te zorgen dat iedereen van, naar en op het Hoofdstation goed zijn weg kan vinden zijn goede toevoeringen en een overzichtelijke inrichting van belang. Bebouwing/aankleding is daarvan een onderdeel. Het herinrichten van het gebied aan de zuidzijde is een wens van de gemeente en staat deels los van de ontwikkeling van het Hoofdstation.
N1.17	Inspreker ziet een aantal problemen bij het nieuwe opstel terrein De Vork in Essen-Haren. Daarbij gaat het om de aanvoer van materiaal en personeel en de milieuvergunning voor de wasstraat in het groene gebied. Inspreker maakt zich zorgen over het lekken van motorolie en de vervuiling van grondwater (zoals in het verleden bij het Emmaviaduct).	48	Voor de bereikbaarheid van het nieuwe opstel terrein zal er een overweg komen ter hoogte van de Rouaanstraat. Deze overweg kan gebruikt worden door personeel en toeleveranciers. De omgevingsvergunning milieu voor het nieuwe opstel terrein gaat uit van de meest recente inzichten op het gebied van bescherming van het milieu. Deze vergunning is gepubliceerd op onze website en hierop zijn geen bezwaren binnen gekomen.
N2	FIETS		
N2.1	Wat zijn de gevolgen van de fietsenstalling aan de zuidzijde? Hoe wordt ervoor gezorgd dat het geen dumpplaats wordt voor fietsen?	16	We gaan er van uit dat het beheersregime zoals dat nu aan de noordzijde van het station geldt ook aan de zuidzijde van het station wordt toegepast. Dit houdt in dat fietsen die fout geparkeerd staan direct worden verwijderd en er een maximale stallingstermijn wordt gehanteerd.
N2.2	Heeft de nieuwe fietstunnel een voldoende open karakter? De tunnel lijkt te dicht en te donker. Een potentiële hangplek: onveilig.	16	Bij de fietstunnel kiezen we voor een licht en zo open mogelijke fietstunnel waardoor de sociale veiligheid gewaarborgd is. Daarnaast is er sprake van toezicht door personeel dat nu ook in het stadsbalkon aanwezig is.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
N2.3	<p>Maak gebruik van de extra ruimte die door het aankopen van het PostNL-pand ontstaat door de geplande fietstunnel te verbreden. Zo kan de schaalsprong beter worden uitgevoerd. Op langere termijn verdient zich dit terug.</p>	<p>58 Namens de Fietsersbond Groningen</p>	<p>De beoogde fietstunnel is met een breedte van 5 meter (4 meter effectieve fietsruimte) volgens ons al robuust qua breedte. Een fietspad van 4 meter breed is breder dan de belangrijkste fietspaden in de stad een hoofdstructuurfietspad die 3,5 meter breed zijn. Een fietstunnel van 5 meter breed kunnen we onder het monumentale hoofdstation door maken. Bij een bredere fietstunnel is dat zeer de vraag, want er moeten dan ook grootschalige aanpassingen aan de fundering van het Hoofdstation worden gedaan. Ten slotte is een bredere fietstunnel duurder.</p>

O. PROJECT GRONINGEN SPOORZONE ALGEMEEN / NUT EN NOODZAAK

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
O1	De plannen bevatten totaal geen verbeteringen voor de bewoners van Groningen-zuid. Het is een achteruitgang voor fietsers, wandelaars en automobilisten.	7	Het is jammer dat u dit zo ervaart. De inzet is dat verbinding tussen de zuidelijke woonwijken en de binnenstad verbetert, evenals de bereikbaarheid van het Hoofdstation. Daarvoor leggen we een vrij toegankelijke reizigerstunnel en fietstunnel aan.
O2	De plannen kunnen de wijk aantrekkelijker maken en een opknopbeurt geven. Ze kunnen zorgen voor een verrijking van activiteiten, een betere verbinding met de stad en verbetering van de sociale veiligheid.	16	Dat is zeker onze inzet en sluit aan bij onze doelstellingen.
O3	Het geheel heeft op mij een zeer positieve indruk gemaakt. Eindelijk wordt de verloederde zuidzijde van het Hoofdstation aangepakt.	19	Bedankt voor uw opmerking. We zetten ons in om van de zuidkant van het Hoofdstation een mooi nieuw gebied te maken wat aansluit bij de Rivierenbuurt. De plannen daarvoor werken we verder uit in 2016.
O4	Denk bij de ontwikkeling van de zuidzijde van het stationsgebied aan de volgende opgave: Een goede verbinding met Rivierenbuurt. Het is een kans voor de Rivierenbuurt.	28	De inzet is dat verbinding tussen de zuidelijke woonwijken en de binnenstad verbetert, evenals de bereikbaarheid van het Hoofdstation. De toevoerwegen die zorgen voor een goede verbinding zijn een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk plan voor de zuidzijde van het Hoofdstation. Dit plan wordt in 2016 opgesteld.
O5	Ik houd van de dynamische stad Groningen, met nieuwe ontwikkelingen! Ik heb vertrouwen in de nieuwe plannen op het spoorterrein. Ik ben niet bang voor lawaai of waardevermindering van mijn eigen huis.	33	Bedankt voor uw vertrouwen.

NR.	REACTIE INSPREKER	CONTACTNR.	REACTIE VAN DE STUURGROEP GRONINGEN SPOORZONE
O6	Prima, dat er door middel van een tunnel voor fietsers en voetgangers wat aan de bereikbaarheid van het station gedaan wordt.	54	Bedankt voor uw opmerking.
O7	De plannen zien er goed uit	55	Bedankt voor uw opmerking.
O8	De plannen voor het treinstation vind ik erg mooi. De fietstunnel met bijbehorende fietsenstalling aan de zuidzijde vind ik ook een goed plan.	57	Bedankt voor uw opmerking.
O9	Is een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) gemaakt van het hele project?	25	Er is geen MKBA opgesteld voor het project, dat is ook niet verplicht. Een MKBA wordt over het algemeen opgesteld om vast te stellen of de investering in een project opweegt tegen de opbrengsten. Het besluit over de investering in Groningen Spoorzone en de benodigde onderbouwing hiervoor, ligt bij de gemeenteraad en Provinciale Staten.



3 CONCLUSIE

Onderzoek naar mogelijke verbetering

Toen we afgelopen voorjaar hoorden dat PostNL erover nadacht te vertrekken uit het stationsgebied, kwam dat in de planning van Groningen Spoorzone eigenlijk niet goed uit. In februari hadden gemeenteraad en Provinciale Staten unaniem ingestemd met de plannen voor de ombouw van het Hoofdstation. Waarom zouden we een goed plan weer 'openbreken'? Het antwoord op deze vraag is eenvoudig: omdat het misschien nog wat beter kan. Voor zowel de omwonenden als het project. En dat vonden we de moeite van het onderzoeken waard.

Gesprek met de omgeving

We gingen met een duidelijke vraag het gesprek met de omgeving aan. Het mogelijk vertrek van PostNL zien we als een kans voor buurt en project, hoe kijkt u daar tegenaan? Deze vraag kon op veel belangstelling rekenen. We zijn blij dat we weer met zoveel inwoners en ondernemers het gesprek konden aangaan en dat er weer volop is meegedacht.

Wat nemen we mee?

Als we de ingediende reacties goed op ons laten inwerken, tekent het volgende beeld zich af: het PostNL-pand mag verdwijnen, veel bewoners vinden het lelijk. Daarvoor in de plaats willen bewoners graag een groene inpassing. Zorgen zijn er over de effecten van de busonderdoorgang, die in de korte variant dicht bij de bebouwing komt. Daarom gaat de voorkeur uit naar een zo volledig mogelijke overkapping van de ingang van busonderdoorgang. Een ander zorgpunt is het aantal parkeerplaatsen wat mogelijk uit de omgeving verdwijnt.

Op grond van de reacties komen we tot de volgende conclusie. Ook de omgeving ziet het betrekken van de PostNL-locatie als een kans. Maar dan wel onder de voorwaarde dat er een mooie groene inpassing komt voor de buurt die tegelijkertijd de effecten van de busonderdoorgang vermindert. Daarnaast zou het aantal parkeerplaatsen ongeveer gelijk moeten blijven. Met deze boodschap in het achterhoofd zullen we de onderhandelingen met PostNL voeren. Er moet voldoende budget over blijven voor een zorgvuldige inpassing.

Er staan ook veel reacties in dit rapport die we meenemen naar de planuitwerking van het stationsgebied zuidzijde. Hier gaan we in 2016 volop mee aan de slag. We hopen dan weer op een goede samenwerking met de omgeving.



4 INDEXLIJST

GEGEVENS INSPREKER		VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
CONTACTNR.	ORGANISATIE	IN PARAGRAAF	OP PAGINA
0		A (Schetsen informatieavond)	9
1		B2.2	11
2		K6	31
3		B2.3	11
4		B1.1, C7, G2, J1.5, J1.10	11, 13, 22, 27, 28
5		C8	13
6		K7	32
7		G1, O1	22, 42
8		C4, D1.1, D3.1, G2, H1, I1, J2.1, N1.1	13, 14, 16, 22, 24, 25, 29, 37
9		C2, C5, C6, D1.3, F1.3, F1.4, F1.5, F2.2, F3.3, I2, I3, N1.2	12, 13, 14, 19, 20, 21, 25, 37
10		C3, D1.5, D2.1	12, 15
11		C3, D1.4, E1	12, 14, 18
12		J1.1, N1.3, N1.4	26, 37
13		D1.2, D4.1	14, 16
14		C3, D1.4, F2.1, K4, M1	12, 14, 20, 30, 34
15		E1	18
16		B2.1, D1.5, K5, M2, N1.6, N1.10, N2.1, N2.2, O2	11, 15, 31, 34, 37, 38, 40, 42
17		C3, D1.4, F3.3, N1.12	12, 14, 21, 39
18	MeinFernbus	J1.11	29
19		B1.1, O3	11, 42

20		L1, L2	16, 33
21		D1.5, D4.2, E2	15, 16, 18
22		D1.4, D4.2, E1, E2, F1.1	14, 18, 19
23		B1.1, D1.4	11, 14
24		G3	23
25	Bewonersvereniging Rivierenbuurt	O9	43
26		D1.4	14
27		C3, G4, N1.13, N1.14, N1.15	12, 23, 39
28		D1.4, F3.1, M3, N1.16, O4	14, 21, 34, 40, 42
29		B1.1, D1.4, F1.1, G6	11, 14, 19, 23
30		B1.1, C3, J1.4	11, 12, 27
31		F1.2	19
32		L3	33
33		E1, O5	18, 42
34		G5	23
35		H2, J1.2	24, 26
36		F1.1, H2, J1.2, J1.8, J1.9, K1, K3	19, 24, 26, 27, 28, 30
37		N1.8	38
38		E1, K2	18, 30
39		E1, N1.11	18, 38
40		B1.1, C3, D1.4, E1	11, 12, 14, 18
41		A (Schetsen informatieavond)	9
42		D1.4, E3, F1.1	14, 18, 19
43		A (Schetsen informatieavond)	9

44		C3, F1.1	12
45		A (Schetsen informatieavond)	9
46		K5	31
47		D1.3, D1.6, D1.7, N1.9	14, 15, 38
48		I5, N1.17	25, 40
49		F1.6, H2, J1.1, J1.2, K1	20, 24, 26, 30
50		C1, C4, D1.5, D4.3, D4.4	12, 13, 15, 16
51		F3.2	21
52		C1, F1.1, J1.3, J1.7, M5	12, 19, 27, 36
53	Vrienden van de Stad Groningen	K8, L4	32, 33
54		I6, J1.2, K9, O6	25, 26, 32, 46
55		O7	43
56		C2, F1.1	12, 19
57		C1, J1.1, J1.9, K1, K3, M5, O8	12, 26, 28, 30, 36, 43
58	Fietzersbond	N2.3	41
59	Bewonersvereniging Rivierenbuurt	M4	35
60	Bewonersavond	A (Schetsen bewonersavond)	10
61	Klankbordgroep Stationsgebied	A (Schetsen klankbordgroep)	10



COLOFON

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

Project Groningen Spoorzone
Postbus 610 | 9700 AP Groningen | T 050 316 46 74
spoorzone@groningenbereikbaar.nl | www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

Groningen Spoorzone is een project van:



ProRail

Met een bijdrage van:



In samenwerking met:

