

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Vaststelling bestemmingsplan 'Station Groningen Europapark'**  
Registratie 4950651 Steller/tel. G. Boerema / J. Dallinga / 367 8998 Bijlagen 2

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	Van der Schaaf	Raadscommissie	R. en W. 10-6-2015

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het bestemmingsplan 'Station Groningen Europapark', digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP549StationEuropa-vg01, vast te stellen en daarbij ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen, de volgende wijzigingen aan te brengen:
  - a. in artikel 1, onder 1.2, wordt de zinsnede 'en eventuele bijlagen' geschrapt;
  - b. artikel 12 vervalt, onder vernummering van de artikelen 13 tot en met 15 (oud) tot de artikelen 12 tot en met 14;
- II. geen exploitatieplan vast te stellen.

---

### Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan 'Station Groningen Europapark' heeft van 5 februari tot en met 18 maart 2015 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Door middel van dit voorstel vragen wij uw raad het bestemmingsplan vast te stellen.

## **Vervolg voorgesteld raadsbesluit**

### **Aanleiding en doel**

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' wordt tussen het hoofdstation en station Groningen Europapark een vierde spoor aangelegd. Het vierde spoor maakt bij station Groningen Europapark een extra zijperron nodig aan de zijde van de Helperzoom. Behalve dit perron bestaat de uitbreiding van het station uit de bouw van een extra perronoverkapping en het plaatsen van een extra lift om het zijperron toegankelijk te maken. Verder wordt er, naast de bestaande trap naar de tunnelingang, een toegangspad naar het zijperron aangelegd. De uitvoering start in 2016.

De uitbreiding van het station past niet volledig binnen het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan 'station Europapark'. Daarom is een nieuw bestemmingsplan gemaakt (het bestemmingsplan 'Station Groningen Europapark'), dat het geldende plan grotendeels vervangt. Hiermee worden de planologische belemmeringen voor de uitbreiding weggenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 5 februari 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Wij hebben u hierover geïnformeerd door middel van onze brief van 28 januari 2015, kenmerk 4736484 (bijgevoegd). Gedurende de termijn van terinzageliggig kon iedereen naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerp naar voren brengen bij uw raad. Er zijn tijdens deze termijn geen zienswijzen ingediend. Het bestemmingsplan kan nu worden vastgesteld.

Gelijktijdig heeft ook het overleg met de wettelijke overlegpartners en enkele andere instanties en belanghebbenden plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een drietal reacties, te weten van de Veiligheidsregio Groningen, het waterschap Hunze en Aa's en Enexis B.V. De veiligheidsregio heeft een opmerking gemaakt met betrekking tot de externe veiligheid. Naar aanleiding hiervan is de toelichting van het bestemmingsplan op één onderdeel aangepast (verschuiving risico-contour als gevolg van het vierde spoor). Dit heeft overigens geen inhoudelijke consequenties voor het plan. De beide andere instanties hebben geen op- of aanmerkingen.

### **Kader**

---

Project 'Groningen Spoorzone'.  
Artikel 3.1 / artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

### **Argumenten en afwegingen**

---

#### **Ruimtelijke inpassing**

De toevoeging van een extra perron betekent een relatief beperkte uitbreiding van het bestaande station. Bij het ontwerp voor het oorspronkelijk station is hiermee al rekening gehouden. De uitbreiding voegt zich volledig naar de bestaande architectuur en heeft slechts beperkte gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte en het bestaande groen.

#### **Ecologie**

Wel betekent de bouw van het nieuwe zijperron dat de tijdelijke faunapassage (ecoduct) langs de huidige sporen niet kan worden gehandhaafd. Wij hebben dit in onze brief van 28 januari 2015 toegelicht en aangegeven hoe wij denken dit te kunnen compenseren. Inmiddels zijn de voorstellen hiervoor in overleg met ProRail en onze ecologische adviseurs verder uitgewerkt. In aanvulling op de eerder voorgestelde maatregelen zijn wij nu voornemens een tijdelijke eekhoornpassage over de Helperzoom te maken. Deze bestaat uit een touw, dat zal worden gespannen tussen bomen of palen aan weerszijden van de Helperzoom. Aan beide zijden van de weg komt een grotere nieuwe boom. Het touw zal worden verwijderd wanneer de bomen voldoende zijn gegroeid en de eekhoorns de passage kunnen maken via de boomkruinen. Het idee om faunapassages onder de Helperzoom en de Haydnlaan aan te leggen hebben we op advies van onze ecologische adviseurs laten vallen en vervangen door het optimaliseren van de huidige noord-zuid verbinding voor grondgebonden (zoog)dieren, waarbij wordt aangesloten op een iets noordelijker (ter hoogte van het Balkgat) gelegen faunapassage. Dit maakt ons inziens de aanleg van twee extra passages overbodig, omdat deze diersoorten via de bestaande passage al veilig aan de overkant kunnen komen en het Sterrebos kunnen bereiken. De overige maatregelen, zoals de beplantingsmaatregelen langs de Helperzoom, blijven gehandhaafd. Wij menen dat hiermee een goede ecologische balans wordt gevonden.

### **Ambtshalve wijzigingen**

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 zijn de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening vervallen. In het bestemmingsplan vervalt daarom artikel 12 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening, waardoor onder meer het stellen van parkeereisen werd geregeld. Hiervoor in de plaats worden vanaf nu bepalingen in het bestemmingsplan zelf opgenomen ten aanzien van de parkeergelegenheid (en de laad- en losmogelijkheden alsmede ten aanzien van de ruimte tussen bouwwerken). Voor eerder vastgestelde bestemmingsplannen leggen wij binnenkort een ontwerp-facetbestemmingsplan ter inzage waarin ten aanzien van de vervallen stedenbouwkundige bepalingen reparatie plaatsvindt. De nieuwe regels worden op die manier van toepassing verklaard op die plannen. In dit geval is er overigens geen aanleiding voor het opnemen van dergelijke regels, omdat bij het oorspronkelijke bestemmingsplan al in de behoefte aan parkeergelegenheid is voorzien. Rondom station Groningen Europapark zijn, conform de uitgangspunten van het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan, een aantal kiss-and-ride-parkeerplaatsen gerealiseerd. In zowel het geldende als het nieuwe bestemmingsplan wordt ervan uitgegaan, dat langsparkeren moet plaatsvinden in de bouwblokken rondom het station (o.a. in de parkeergarage onder het gemeentelijk klantcontactcentrum aan het Harm Buitenplein).

Voorgesteld wordt derhalve het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen in die zin, dat artikel 12 van de planregels wordt geschrapt (en de juridische toelichting hierop wordt aangepast). Daarnaast wordt voorgesteld in de definitie van het begrip 'bestemmingsplan' (artikel 1, onder 1.2) de zinsnede 'en eventuele bijlagen' te schrappen. Dit betreft een technische aanpassing.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

Zoals wij u eerder mededeelden zijn de plannen uitgebreid besproken met een bewonerscomité van de Helperzoom. Onder andere is hierbij afgesproken dat het bestaande geluidsscherm bij het station wordt vervangen door een baluster en wordt gecompenseerd door geluidsabsorberende maatregelen aan het perron. Hiermee is naar onze indruk voldoende draagvlak ontstaan voor de beoogde maatregelen. Er zijn, zoals opgemerkt, geen zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan ingediend.

### **Financiële consequenties**

---

#### **Economische uitvoerbaarheid**

De kosten voor de aanpassing van het station en de stationsomgeving, inclusief de plankosten, komen ten laste van het project 'Groningen Spoorzone'.

#### **Grondexploitatie**

Het bestemmingsplan voorziet niet in een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening. In het kader van dit bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan dan ook niet vereist.

### **Overige consequenties**

---

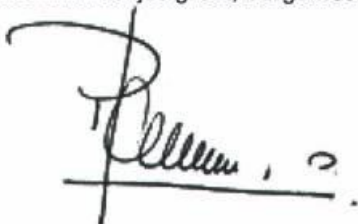
Geen.

### **Vervolg**

---

Na de vaststelling wordt het besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt en vervolgens gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden, die tijdig een zienswijze hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij door een belanghebbende binnen deze termijn een voorlopige voorziening is gevraagd aan de voorzitter van de Afdeling. In dat geval wordt de werking van het besluit opgeschort totdat op het verzoek is beslist.

Met vriendelijke groet, burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink



Onderwerp Bestemmingsplan 'Station Groningen Europapark'

Steller G. Boerema / J. Dallinga

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678998 Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 4736484

Datum 28-01-2015 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Door middel van deze brief informeren wij u over het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan 'Station Groningen Europapark'. Dit bestemmingsplan is bedoeld om bij station Groningen Europapark een extra zijperron mogelijk te maken, nodig in verband met de aanleg van een vierde spoor in het kader van het project 'Groningen Spoorzone'. Het vervangt (grotendeels) het bestemmingsplan 'Station Europapark', vastgesteld in 2009.

#### Reden nieuw bestemmingsplan

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' wordt tussen het hoofdstation en station Groningen Europapark een vierde spoor aangelegd. Het vierde spoor maakt bij station Groningen Europapark een extra zijperron nodig aan de zijde van de Helperzoom. Behalve dit perron bestaat de uitbreiding van het station uit de bouw van een extra perronoverkapping en het plaatsen van een extra lift om het zijperron toegankelijk te maken. Verder wordt er, naast de bestaande trap naar de tunnelingang, een toegangspad naar het zijperron aangelegd. De uitvoering start in 2016.

Bij het maken van het ontwerp voor het station is destijds al rekening gehouden met een latere uitbreiding met een extra zijperron. In het bestemmingsplan 'Station Europapark', vastgesteld in 2009, is dat niet het geval. Dit viel buiten de scope van het project van destijds, dat uitging van de bouw van een driesporig station met een oostelijk zijperron en middenperron.

Om de uitbreiding van het station met het zijperron mogelijk te maken dient het geldende bestemmingsplan dan ook te worden gewijzigd. In bestemmingsplantechnische zin zijn de afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan overigens niet ingrijpend. Het gaat voornamelijk om een beperkte overschrijding van de bestemmings- en bouwgrenzen door de extra perronoverkapping en de daarin geïntegreerde lift.

*Archie*

## **Ecologie**

Bij de bouw van het bestemmingsplan in 2011 / 2012 is langs spoor aan de zijde van de Helperzoom een tijdelijke faunapassage (ecoduct) gerealiseerd. Het nieuwe zijperron komt op de plek van deze passage, die daardoor (in de huidige vorm) niet kan worden gehandhaafd. Dit is overigens niet helemaal nieuw.

Al bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Station Europapark' in 2009 werd duidelijk dat de aanleg van het vierde spoor en een extra zijperron – en overigens ook het station als zodanig – consequenties voor de ecologie zou kunnen hebben. Mede daarom is door uw raad op 27 mei 2009 een motie aangenomen, waarin onder meer werd uitgesproken dat (citaat) een ecoduct een oplossing kan zijn om de route voor grondgebonden zoogdieren in stand te houden. De motie is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Het verdwijnen van de faunapassage heeft met name gevolgen voor kleine grondgebonden zoogdieren (doelsoort egel, hermelijn, bunzing en diverse muizensoorten). Voor de beschermde diersoorten die via de lucht migreren (vleermuizen, eekhoorn) is het verdwijnen van de faunapassage geen probleem.

In de ontwerpfase is gekeken hoe het verlies van de passage kan worden opgelost. Wanneer de faunapassage langs het spoor moet worden gehandhaafd dan is praktisch de enige mogelijkheid een onderdoorgang over de volle lengte van het zijperron. Door de lengte van de onderdoorgang en het gebrek aan daglicht zal een dergelijke passage echter niet gebruikt worden door de diersoorten, waarvoor ze is bedoeld.

De ecologen van de gemeente en ProRail hebben dan ook na onderling overleg geadviseerd om niet voor deze oplossing te kiezen. In plaats daarvan worden de volgende compenserende maatregelen voorgesteld:

- Langs het voetpad langs de Helperzoom en in de groenvakken aan weerszijden van de nieuwe paden richting zijperron wordt lage vakbeplanting aangelegd, waardoor grondgebonden diersoorten beschut het station kunnen passeren.
- Er worden twee faunapassages aangelegd, een onder de Helperzoom en een onder de Haydnlaan, samen met een bescheiden en lokale aanpassing van groen in de plantvakken aan weerszijden van de Helperzoom.

Daarnaast wordt opnieuw gekeken naar de geschiktheid van de al aangeplante bomen voor vleermuizen (en worden met het oog daarop mogelijk bomen vervangen of toegevoegd). Verder zal in het gehele gebied zorgvuldig worden gekeken naar de verlichting. Deze moet zowel op de pleinen, op het zijperron als onder de stationskap géén overlast veroorzaken voor beschermde soorten. Dat vraagt om gericht en dimbaar licht, vergelijkbaar met de verlichting die in de rest van het station is gerealiseerd. Ten slotte wordt de planvorming begeleid door nieuw ecologisch onderzoek.

Overigens kan nog worden opgemerkt dat een van de maatregelen die in de motie zijn genoemd, een plas-dras-gebied in het balkgat, inmiddels is uitgevoerd. Aan de oostkant van het balkgat is een plas-dras-oever aangelegd.

### **Participatie**

In het kader van de actieve dialoog konden belanghebbenden en geïnteresseerden van eind april tot en met begin juni 2014 reacties indienen op de plannen voor het project 'Groningen Spoorzone'. Projectonderdelen waarop kon worden gereageerd waren onder meer de aanleg van het vierde spoor naar station Groningen Europapark en de aanpassing van het station. Een enkele bewoner vindt het jammer dat er meer treinen op het traject tussen het Hoofdstation en Assen gaan rijden. Anderen vinden dit juist een goed idee. Daarnaast is er veel waardering voor de ruimtelijke kwaliteit van het huidige station. Verder heeft de Fietsersbond opmerkingen gemaakt met betrekking tot de verkeersveiligheid en doorstroming van het fietsverkeer rondom het station in relatie tot verkeersmaatregelen in de omgeving (opheffen spoorwegovergang Esperantoweg en bouw Helperzoomtunnel).

Daarnaast is tijdens de ontwerpfase verschillende keren overleg met een groep bewoners van de Helperzoom gevoerd. Dit bewonerscomité is destijds ook intensief betrokken bij het participatieproces rondom het oorspronkelijke bestemmingsplan. Hierbij is afgesproken dat het geluidsscherm ter hoogte van het station wordt vervangen door een baluster en dat er ter compensatie geluidsabsorberende maatregelen aan het perron zullen worden getroffen.

### **Vervolg**

Het ontwerpbestemmingsplan zal gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd, met de mogelijkheid voor iedereen om zienswijzen bij uw raad in te dienen. Daarna zullen wij u het bestemmingsplan ter vaststelling aanbieden.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR 09.1927093
ingek.	- 3 JUN 2009
class.	- 2.G.Y.51
te beh. door.	SR
kopie gez. aan:	

**GROENLINKS****SP****MOTIE****Groencompensatie Station Europapark**

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 27 mei 2009, besprekend het voorstel inzake Station Europapark en herziene grondexploitatie Europapark (nr. 430)

## overwegende dat

- de aanleg van het Station Europapark van groot belang is voor de stimulering van het openbaar vervoer;
- de aanleg van het Station Europapark leidt tot een mogelijk knelpunt binnen de stedelijke ecologische structuur;
- dit knelpunt groter wordt als er ook een vierde spoor met bijbehorend perron aan de zijde van de Helperzoom komt;
- de gemeenteraad op 25 maart 2009 een motie heeft aangenomen waarin groencompensatie regel moet zijn als aantasting van de groenstructuur onvermijdelijk is;

## spreekt als zijn mening uit dat

- een ecoduct een oplossing kan zijn om de route voor grondgebonden zoogdieren in stand te houden;
- lichtuitstraling van het station zo beperkt mogelijk moet zijn, met in acht neming van de eisen van sociale veiligheid;
- de plaats van de fietsenstalling dusdanig wordt gekozen dat de ecologische verstoring minimaal is;

## verzoekt het college van B&amp;W

in de voorbereiding op de aanleg van het vierde spoor aan de Helperzoomzijde met maximale creativiteit en maatregelen (b.v. door het omvormen van het balkgat tot een plasdras gebied) groencompensatie in het plangebied (en waar nodig aanvullend in het Helperpark) te realiseren, waarin bovenstaande onderdelen worden meegenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Hans-Paul Klijnsma  
GroenLinks

Jan Spakman  
PvdA

Tanja Kirienko  
SP

27/05/09

De motie is ingetrokken / in stemming gebracht.  
Voor de motie werden .. stemmen uitgebracht, daartegen ..  
 De motie is daarmee aangenomen / verworpen

**Bestemmingsplan Station Groningen  
Europapark**

versie vastgesteld









# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Aanleiding en doel**

Sinds enkele jaren beschikt de stad over een nieuw spoorwegstation: het station Groningen Europapark. Dit station is gelegen in het Europapark, een nieuwe multifunctionele stadswijk in het zuidoosten van de stad. Al in het bestemmingsplan 'Europapark', vastgesteld in 2002, was voorzien in een station. Dit station was gedacht op ongeveer de plaats, waar uiteindelijk het nieuwe station is verrezen. Met de bouw van dit station werd gestart in oktober 2011. In december 2012 is het station Groningen Europapark in gebruik genomen. Het station bestaat uit drie sporen, met een zijperron aan de zijde van het Europapark en een middenperron. Het station bedient de lijnen Groningen - Zwolle en Groningen - Bad Nieuweschans / Veendam.

De bouw van het nieuwe station is planologisch mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan 'Station Europapark', dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 27 mei 2009. Dit bestemmingsplan was nodig omdat de beoogde stationsbebouwing afweek van het bestemmingsplan uit 2002.

Al ten tijde van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan was sprake van de uitbreiding van het aantal sporen met een vierde spoor. Met het oog daarop zou nog een extra zijperron nodig zijn aan de zijde van de Helperzoom. Bij de bouw van het station is hiervoor al ruimte gereserveerd. Het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan voorziet daarin echter niet. Dit viel buiten de scope van het project van destijds, dat uitging van de bouw van een driesporig station met een oostelijk zijperron en middenperron.

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' zal nu de aanleg van het vierde spoor en de bouw van het extra zijperron aan de westzijde ter hand worden genomen. De uitvoering is voorzien vanaf 2016. Om dit mogelijk te maken dient het geldende bestemmingsplan op onderdelen te worden herzien. Het voorliggende plan voorziet hierin.

### **1.2      Begrenzing plangebied**

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de locatie van het station Groningen Europapark. Dit spoorwegstation is gelegen aan de zuidkant van de stad en maakt deel uit van het Europapark. Het plangebied wordt aan deze zijde begrensd door het Harm Buitenplein. Aan de zuidwestzijde sluit het plangebied aan op de woonwijk Coendersborg. De Helperzoom vormt hier globaal de plangrens. Aan de zuidoostzijde wordt het plangebied begrensd door Groenendaal. Aan de noordwestzijde loopt het plangebied door tot voorbij het Helperdiep.



vastgesteld  
gemeente Groningen - Station Groningen Europapark

## Hoofdstuk 2 De beoogde ontwikkeling

### 2.1 Context

Het station Groningen Europapark is een belangrijke schakel tussen de buurten in Groningen-zuid, de Kempkensberg en de wijk Europapark. Het station functioneert sinds eind 2012 en heeft de OV-bereikbaarheid voor omliggende buurten sterk verbeterd. De stationstunnel vervult tevens een functie als interwijkverbinding en bedient een van de belangrijke fietsroutes in de stad.

Het station en de buitenruimte zijn bewust ontwikkeld als nieuw visitekaartje voor zuid. In functie, aard en uitstraling moet het gebied bijdragen aan de gebiedszijden: in het Europapark en rond de Kempkensberg.

De herontwikkeling van het Europapark is gestart rond het jaar 2000, op het terrein van de voormalige energiecentrale. Het gebied ontwikkelt zich stap voor stap tot multifunctionele stadswijk, met onder meer stadion de Euroborg, woonwijk De Linie, regionale opleidingen en een kantorenpark. Belangrijke kwalitatieve dragers in de wijk zijn het Oude Winschoterdiep met het rondom gelegen parkgebied Helperpark, de Boumaboulevard – de centrale laan door het gebied – en het stationsplein. Aan de noordflank van het stationsplein is het gemeentelijk klantcontactcentrum gevestigd. Aan beide andere flanken van het plein is eveneens ruimte voor bebouwing, gericht op het plein.

Op de Kempkensberg is herontwikkeling gestart in 2004. Inmiddels zijn de rijkskantoren gehuisvest in de nieuwbouw van Duo en zijn de vier oude torens afgebroken. Parkeren voor de rijkskantoren bevindt zich in een ondergrondse parkeergarage en daarbovenop is een openbare stadstuin gerealiseerd, met restaurant en sportschool. Op de Kempkensberg is ruimte voor meer kantoren en voor wonen. Op de Engelse Kamp – ten zuiden daarvan – wordt grondgebonden wonen ontwikkeld. De looproute van station naar rijkskantoren is sterk verbeterd en vormgegeven als promenade langs het oude balkgat.

Ten noorden en ten zuiden van het station Groningen Europapark staan als gevolg van de Aanpak Ring Zuid eveneens grote ontwikkelingen op stapel. De ring zuid wordt tussen Hereweg en Oude Winschoterdiep verdiept aangelegd en bovenop de verdiepte ligging wordt een nieuw park voor zuid gerealiseerd: het Zuiderplantsoen. Ten zuiden van het station, in het verlengde van de Helperbrink, komt een nieuwe autoverbinding onder het spoor door, de Helperzoomtunnel. Deze verbindt de Helperzoom / Helperbrink met de Boumaboulevard. De overweg tussen de Esperantoweg en de Helperzoom wordt opgeheven. Dit betekent een aanzienlijke afname van het autoverkeer ter plaatse van het station. Het gedeelte van de Helperzoom tussen de afslag naar de tunnel en de huidige overweg krijgt daarmee het karakter van een gewone buurtweg en wordt heringericht tot en 30 kilometerzone.

De uitbreiding van het station Groningen Europapark maakt deel uit van het project 'Groningen Spoorzone'. Met dit project beogen provincie, gemeente, NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu gezamenlijk de bereikbaarheid van Groningen per trein te verbeteren. Daarnaast ontstaat, met de verplaatsing van het opstelterrein naar de Rouaanstraat in de gemeente Haren, aan de zuidzijde van het hoofdstation ruimte voor gebiedsontwikkeling. Het stationsgebied-zuid moet uiteindelijk uitgroeien tot een belangrijke economische dynamo met een mix van functies die kan dienen als het visitekaartje van stad en regio en daarmee een waardevolle aanvulling op de binnenstad wordt.





*Station Groningen Europapark vanuit de lucht*

## **2.2 Ruimtelijk concept**

### **Vormgeving station en pleinen**

Het ontwerp voor het station Groningen Europapark en de omliggende pleinen gaat uit van een duidelijk verschil in vormgeving van perrons en kappen enerzijds en buitenruimte anderzijds. De perrons en kappen zijn strak en zakelijk, met dertig meter lange titanium kappen met zijvleugels als sterk beeldmerk. De pleinen kennen vloeiende, gebogen lijnen en zijn groen ingericht. De verschillen tussen hoog en laag zijn met terrassen opgelost en de terraswanden lopen door in de stationstunnel. De opzet en maatvoering van pleinen, trappen, hellende vlakken en de tunnel zijn zo gekozen dat maximaal zicht en lichtinval tot middenin de tunnel wordt gegarandeerd. Maximale sociale veiligheid in de buitenruimte, in de tunnel en op de perrons was het doel.

Europaparkzijde en Helperzoomzijde van het station verschillen van elkaar. Het plein aan de Europaparkzijde is steniger en zal in de toekomst aan drie kanten door bebouwing worden geflankeerd, het bestaande gemeentelijke kantoorgebouw aan de noordwestzijde van het plein en nog te realiseren bebouwing aan de oost- / zuidoostzijde. Laatstgenoemde bebouwing maakt deel uit van het bestemmingsplan 'Europapark 2013'. Het nieuwe bestemmingsplan verandert daar niets aan. Onder het plein aan Europaparkzijde ligt een fietsstalling.



*Bestaande situatie – Helperzoomzijde*

De buitenruimte aan de Helperzoomzijde is veel groener van opzet. Een glooiend grasvlak, dichte beplanting langs het spoor en bomen in gras dragen bij aan een lommerrijk beeld.

De uitbreiding van station Groningen Europapark voegt zich in het bestaande ontwerp en draagt bij aan een rustig en samenhangend totaalbeeld. De drie perronkappen verspringen ten opzichte van elkaar, maar zijn in maatvoering, detaillering en materialisering gelijk. De verspringing komt voort uit het feit dat de fietsroute diagonaal door de stationsomgeving loopt. Dat heeft invloed op de locaties voor trap en lift en die bepalen op hun beurt de positie van de perronkappen. Het nieuwe zijperron wordt ter plaatse van de kap en de tunnel voorzien van balusters / valbeveiliging die verwant zijn aan die aan Europaparkzijde. De huidige glazen geluidsschermen komen te vervallen, waarbij de geluidsreductie van de betreffende schermen zal worden gecompenseerd in het perron, door middel van geluidreducerende platen. Voor het overige deel ligt het perron achter het recent aangeplante bosplantsoen van de Helperzoom en krijgt het een groene afscheiding bestaande uit een haag met daarachter een groen begroeid geluidsscherm. De groene sfeer aan Helperzoomzijde wordt tot in dit detail doorgezet. Het geluidsscherm is al in 2013 gerealiseerd op de juiste locatie. Alleen ter plaatse van de nieuwe kappen en ter plaatse van de tunnel krijgt het bestaande geluidsscherm een andere positie en materialisering.



*Station met nieuwe perronkap en lift – Helperzoomzijde*

Het nieuwe zijperron is vanaf de tunnel te bereiken met de trap en lift. Vanaf de bestaande kiss-and-ride aan de Helperzoom loopt een breed pad langzaam op richting perron. De bestaande terrassen tussen lage en hoge delen van de buitenruimte anticiperen al op dit ontwerp en kunnen grotendeels blijven liggen. Rondom het pad is maximaal ruimte voor bomen, groenvakken en beplante terrassen.

## **2.3 Verkeersconcept**

### **Openbaar vervoer**

Het station Groningen Europapark wordt de komende jaren een steeds belangrijker knoop voor hoogwaardig openbaar vervoer in de regio Groningen. Het station heeft als belangrijkste gebruikers de bewoners van het zuiden van de stad en de mensen die op het Europapark of de kantorenlocatie Kempkensberg werken, naar school gaan of deze locaties bezoeken. Het krijgt ook een belangrijke functie als transferpunt voor overstappers naar HOV-lijnen in de stad. Het station functioneert als halte voor zowel NS als Arriva voor tenminste 6.000 in- en uitstappers per dag.

NS halteert op de westelijke perrons, voor de lijn Groningen – Zwolle. De Arriva-lijnen van Groningen naar Winschoten, Bad Nieuweschans en Veendam stoppen bij de oostelijke perrons. Vanaf 2020 is station Groningen Europapark eindhalte voor de lijn naar Leeuwarden. Het nieuwe zijperron aan de Helperzoomzijde bedient primair de lijn Groningen – Zwolle. Aan de Europaparkzijde kunnen reizigers overstappen op de HOV-route richting UMCG.

Om voldoende treinen te kunnen laten rijden is verbreding van het sporenpakket van drie naar vier sporen noodzakelijk. Het grondwerk daarvoor is al uitgevoerd, de sporen worden uitgebreid tegelijk met de realisatie van het nieuwe perron. Daarbij wordt ook een keurvoorziening voor de trein van / naar Leeuwarden gerealiseerd, iets ten zuiden van station Groningen Europapark.

Aan beide zijden van het station Groningen Europapark zijn bushaltes gerealiseerd en is ruimte voor kiss-and-ride en taxi's. Aan de Europaparkzijde zijn deze gelegen langs de Boumaboulevard en kunnen bussen keren. Aan de Helperzoomzijde bevindt zich een gecombineerde taxi- en kiss-and-ride-voorziening ten noorden van de stationstunnel. De bushaltes liggen vlak ten noorden van de Haydnlaan, waarmee beter wordt aangesloten op de OV-structuur in zuid. De voorzieningen liggen zo ver mogelijk bij de bestaande woningen aan de Helperzoom vandaan, waarmee overlast wordt voorkomen.

### **Fietsverkeer**

De stationstunnel heeft een functie in het toegankelijk maken van het middenperron en voor overstappers tussen NS en Arriva, maar is evenzo belangrijk als fietsverbinding van Haren / Groningen-zuid richting Groningen-centrum / oost. De route is met circa 10.000 fietsers per dag een van de belangrijkste fietsroutes in Groningen. Hij loopt van noord naar zuid en in de huidige situatie kunnen gebruikers kiezen of zij de stationstunnel nemen of via de overweg in de Esperantoweg rijden. Het verhogen van de frequentie van treinen op het baanvak tussen hoofdstation en station Groningen Europapark moet (conform het beleid van Prorail) leiden tot opheffing van de spoorwegovergang in de Esperantoweg. Voor noord-zuid fietsverkeer is dan de stationstunnel de enige optie. De verwachting is dat het aantal gebruikers zal oplopen tot circa 12.000 per dag. Ter plaatste van de bestaande overweg wordt met de Aanpak Ring Zuid gekoerst op een vervangende fiets- / voetgangerstunnel in oost-west richting. Deze bedient een andere groep fietsers dan de noord-zuidroute door station Groningen Europapark.

Fietsers met bestemming station parkeren hun fiets in de ondergrondse stalling aan Europaparkzijde. Deze is tot stand gekomen in nauw overleg met omwonenden en heeft het mogelijk gemaakt de Helperzoomzijde extra groen in te richten. De stalling heeft nu een capaciteit van 700 fietsen, enkellaags, en kan worden uitgebreid tot 1400 fietsen dubbellaags.

Met de uitbreiding van het station Groningen Europapark verandert de fietsstructuur niet. Fietsers die in- / uitstappen op het perron aan de Helperzoomzijde moeten hun fiets parkeren in de stalling aan Europaparkzijde. Zij bereiken het nieuwe zijperron via de stationtunnel en de trap of lift. Op de stationspleinen en langs de straat is het verboden een fiets te stallen.

### **Voetgangers en gehandicapten**

In het ontwerp is veel aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor voetgangers en gehandicapten. Met het nieuwe perron wordt aan de Helperzoomzijde een trap én een lift toegevoegd. Via de lift is het volledige station ook vanaf de Helperzoomzijde drempelloos en met minimale helling te bereiken. De 1,5 meter hoogteverschil tussen Helperzoom en het nieuwe zijperron wordt met een zeer flauwe helling (2,5%) overbrugd en met een route met enkele traptreden. Voetgangers kunnen kiezen. Op de pleinbodem en in de stationstunnel verandert de situatie niet of nauwelijks met de uitbreiding van het station. Een deel van de reizigers zal er de fietsroute moeten kruisen. Dat is inherent aan de opzet van het station met een fietsroute die diagonaal loopt ten opzichte van de aan- / afvoer van reizigers. Materialisatie (klinkers en natuursteen óók op het fietspad) en opzet (geënt op een shared space-concept) remmen de fietser af en dragen bij aan een zo veilig mogelijke verkeerssituatie.

### **Autoverkeer**

Bij het station Groningen Europapark is voorzien in een park-and-ride-faciliteit, gecombineerd met parkeren voor andere functies, in de bouwblokken rondom het station. De eerste faciliteit is gerealiseerd in het kantoorgebouw langs de noordrand van het plein aan Europaparkzijde. Het station is aan beide zijden voorzien van een kiss-and-ride faciliteit. De uitbreiding van het station verandert niets aan de park-and-ride of de kiss-and-ride.

Als gevolg van de Aanpak Ring Zuid verandert wél het gebruik en de functie van de Helperzoom. De Helperzoom blijft in de toekomst aangesloten op de Waterloolaan en Verlengde Willemstraat, maar is niet meer verbonden met de Esperantoweg. De intensiteit ter plaatse van het station zal afnemen.

## 2.4 Groenstructuur

Het station Groningen Europapark grenst aan een groenstructuur die vanaf de Hondsrug diep de stad indringt. In deze zone liggen belangrijke groengebieden als begraafplaats Esserveld, het volkstuintencomplex Tuinwijk, landgoed Groenestein en het Sterrebos. De Helperzoom is een van de verbindende schakels tussen deze gebieden. Langs de Helperzoom wisselen bomen, struiken, bosjes en gazons elkaar af met grotere en kleinere waterpartijen. De bomen in de zone zijn in het Bomenstructuurplan van de gemeente (vastgesteld februari 2014) aangewezen als 'Wijk- en buurtgroen'. Ook in het Groenstructuurplan 'Groene Pepers' (vastgesteld april 2009) en de Stedelijke Ecologische Structuur (vastgesteld 2014) komt het groen langs de Helperzoom terug als belangrijk onderdeel.

Met de plannen voor het station Groningen Europapark is veel aandacht besteed aan het handhaven van de groenstructuur. Groen is beeldbepalend in het ontwerp voor de stationspleinen. Dat blijft ook bij de uitbreiding van het station zo.

Vlak langs het spoor is in 2011 / 2012 een bos- en struweelstrook met een breedte van circa 10 meter gerealiseerd. Deze strook krijgt over enkele jaren hetzelfde dicht beplante, natuurlijk groenbeeld als er aanwezig was voorafgaand aan de realisatie van het station. De strook blijft bij de uitbreiding van het station volledig in stand, tot aan de nieuwe perronkap.

Op de terrassen is de beplanting lager en heeft meer sierwaarde. De terrassen blijven grotendeels in stand met de uitbreiding van het station. De belijning die in 2011 / 2012 is aangelegd anticipeert al op het inpassen van een trap en lift aan Helperzoomzijde.

Tussen de Helperzoom en de fietsroute naar de stationstunnel loopt een groen talud flauw af naar beneden. Het is ingevuld met bomen in gras en daar verandert de uitbreiding van het station niets aan. Bomen zijn extra groot aangeplant, zodat de boomkruinen elkaar zo snel mogelijk raken. Dat is van belang voor de diersoorten die van de groenzone gebruik maken (zie paragraaf 3.3).

De ruimte tussen kiss-and-ride en het nieuwe zijperron is in de huidige situatie met lage vakbeplanting en kruiden gevuld. Dit gebied krijgt met de uitbreiding van het station meer verharding (de paden naar het zijperron) én meer groen. Er komen groenvakken met lage vakbeplanting tussen de paden en er worden eerste orde-bomen aangeplant. De bomen worden ook hier extra groot aangeplant, om zo snel mogelijk een aaneengesloten kronendak te krijgen.

## **Hoofdstuk 3      Randvoorwaarden / omgevingsaspecten**

### **3.1      Archeologie en cultuurhistorie**

#### **3.1.1      Archeologie**

##### **Inleiding**

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

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

##### **Europapark**

In het (grotere) gebied Europapark zijn in de jaren 2002- 2012 verschillende archeologische onderzoeken uitgevoerd, variërend van verkennende (boor)onderzoeken tot grootschalige opgravingen. Ook aan de Kempkensberg en voor de aanleg van het nieuwe station Groningen Europapark zijn archeologische onderzoeken uitgevoerd. Hieronder worden de resultaten ervan en de aanwezige archeologische situatie ter plekke kort besproken.

##### **Vroege Steentijdbewoning**

Het plangebied ligt op de oostelijke flank van de Hondsrug. Vanaf de steentijden tot ongeveer het begin van de jaartelling (late ijzertijd) is deze hoger gelegen zandrug gebied geschikt gebied gebleken voor jachtkampen (in de steentijden) of een min of meer permanente bewoning met erven en akkers (vanaf de nieuwe steentijd tot en met de ijzertijd). Door stijging van de grond- en zeewaterspiegel zijn de lagere delen van de flanken nadien afgedekt met kleilagen. Eventueel aanwezige archeologische sporen zijn daardoor relatief goed bewaard gebleven, vaak in tegenstelling tot sporen van vergelijkbare ouderdom die hogerop op de Hondsrug gevonden werden.

In 2011 en 2012 werd ten behoeve van de nieuwbouw van het gemeentelijk klantencontactcentrum aan het Harm Buitenplein en het nieuwe station Groningen Europapark een dergelijke vindplaats uit de vroege nieuwe steentijd opgegraven, zo'n vijfduizend jaar geleden. Deze resten dateren nog uit de tijd van vóór de veel bekendere Hunebedbouwers, uit een tijd waarin men langzamerhand van zwerven, jagen en verzamelen overging naar boeren rond een vaste verblijfsplek. Dergelijke vindplaatsen uit deze tijd zijn in Noord-Nederland zeer schaars. De vindplaats onder het Harm Buitenplein is niet in zijn geheel opgegraven, er kunnen zich ook nog resten bevinden onder de Boumaboulevard, zij het op enige diepte. Booronderzoek ter plekke heeft uitgewezen dat deze diepere lagen in ieder geval nog intact zijn. In verband met de archeologische verwachtingswaarde is daarom in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' toegekend aan de nog niet opgegraven delen. Aan deze dubbelbestemming zijn regels verbonden die bij nadere ingrepen in het terrein het benodigd archeologisch onderzoek regelen. Omdat deze resten zich diep onder het maaiveld bevinden, is er echter een vrijstelling van deze regels opgenomen tot een diepte van twee meter beneden maaiveld. Bij echt diepe ingrepen behoort archeologisch onderzoek daarmee tot de verplichtingen.

### **IJzertijdbewoning**

Ook uit de brons- en ijzertijd kunnen sporen en resten van bewoning op de (afgedekte) Hondsrug worden verwacht. Zo brachten opgravingen aan de Helperzoomzijde, die uitgevoerd werden ten behoeve van het station Groningen Europapark, een bijzondere ijzertijdnederzetting aan het licht, daterend uit de eerste eeuwen na Christus. Behalve smalle greppels, waterkuilen en paalkuilen werden ook aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een zogenaamde versterkte stapelplaats. Het bijzondere karakter van deze vindplaats werd nog eens versterkt door de vondst van enkele scherven van een Romeinse amfoor, wat duidelijk een importstuk moet zijn geweest. Deze vindplaats is niet zijn geheel opgegraven, sporen en resten ervan moeten zich nog bevinden aan de westzijde ervan en zich uitstrekken tot onder de Helperzoom. In het bestemmingsplan heeft dit gedeelte daarom de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' gekregen. Aan deze dubbelbestemming zijn regels verbonden die bij ingrepen in de bodem (vanaf 30 centimeter onder maaiveld) het benodigd archeologisch onderzoek regelen. De opgravingsputten ter plekke van het aan te passen stationsgebouw hebben de aanwezige archeologische waarden voldoende gedocumenteerd en hebben daarom geen archeologische dubbelbestemming gekregen.



*Overzichtsfoto van de opgravingen aan de Helperzoom, ten zuiden van het spoor*

### 3.1.2 Cultuurhistorie

De stationslocatie ligt net ten zuiden van de vroegere Helperlinie, een verdedigingswerk aan de zuidkant van de stad. De omgeving kent een rijke historie. De oorsprong van het gebied gaat terug tot het midden van de 14e eeuw. Om de afwatering van de stad te verbeteren wordt een kanaal gegraven tussen de oostelijke stadsgracht en het riviertje de Hunze bij Waterhuizen. Dit kanaal, eerst Schuitediep genoemd, later het (Oude) Winschoterdiep, dat vanaf 1618 verder in zuidoostelijke richting wordt verlengd, geeft een enorme impuls aan de handelscontacten tussen de stad Groningen en de Ommelanden. Tot aan het begin van de 19e eeuw zal het gebied aan weerszijden van het Winschoterdiep haar landelijke karakter behouden: grotendeels laag gelegen weilanden, die zich ten oosten van de Meeuwerderweg uitstrekken tot aan de dijk langs het kanaal. Aan de oostkant van het Winschoterdiep komt geleidelijk aan lintbebouwing tot stand langs het jaagpad voor de trekschuiten naar de Veenkoloniën. De bebouwing heeft een landelijk karakter: kleine woonhuizen, herbergen, smederijen en schuurtjes. Naast de handel in turf, granen en compost komt na 1830 aan de westzijde van het Winschoterdiep vooral de houthandel en -verwerking op gang.

Het gebied kent sinds de tweede helft van de 18e eeuw al verschillende houtzaagmolens en ook het balkgat ten oosten van het spoor bestaat dan al. Door de geleidelijke overgang van wind naar stoom in de tweede helft van de 19e eeuw breidt de houtverwerkende industrie zich verder uit. Ook vestigen zich aan de westzijde van het Winschoterdiep scheepswerven. Aan het begin van de 20e eeuw wordt in het gebied een elektriciteitscentrale gebouwd, de Helpmancentrale.

Omstreeks 1860 wordt de spoorlijn van Zwolle naar Groningen aangelegd. De spoorlijn scheidt het bedrijventerrein, dat zich aan de westkant van het Winschoterdiep heeft ontwikkeld, af van het ten oosten daarvan gelegen gebied.

### 3.2 Groen

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Europapark' is in 2008 een boomeffectanalyse (hierna: BEA) uitgevoerd. De bouw van het nieuwe station had namelijk niet onaanzienlijke consequenties voor het langs de Helperzoom aanwezige bomenbestand. Door middel van de BEA zijn deze in beeld gebracht, zodat daarmee de gevolgen voor het groen bij de vaststelling van het bestemmingsplan goed konden worden afgewogen en er tevens een basis was voor het verlenen van een kapvergunning. In de BEA zijn diverse aanbevelingen gedaan voor enerzijds handhaving van waardevolle bomen, anderzijds groencompensatie en verduurzaming en diversificatie van de bomenpopulatie. Deze maatregelen zijn vervolgens bij de bouw van het station en de daarop volgende inrichting van de entree van het station aan de zijde van de Helperzoom uitgevoerd.

De thans beoogde uitbreiding van het station heeft geen negatieve gevolgen voor het aanwezige groen en bomenbestand. Zoals in paragraaf 2.4 is beschreven zullen langs de paden naar het nieuwe zijperron groenvakken met lage vakbeplanting en eerste orde-bomen worden aangeplant.

De bomenrij tussen het voormalige balkgat en het spoor wordt deels opnieuw aangeplant. Deze aanplant houdt overigens geen verband met de beoogde uitbreiding, maar is een van de compenserende maatregelen die voortvloeiden uit het oorspronkelijk bouwplan voor het station. Als gevolg van werkzaamheden in het recente verleden zijn verschillende van deze bomen gestorven of in zo slechte staat, dat verwacht wordt dat zij niet zullen overleven. Zij zullen daarom worden vervangen.



### 3.3 Ecologie

#### Inleiding

Het plangebied is onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur, die door de gemeenteraad is vastgesteld (2014). Het gaat hier om de belangrijkste ecologische verbindingzone aan de zuidkant van de stad: de Hondsrug. In deze zone liggen de belangrijke gebieden als de begraafplaats Esserveld, het volkstuinencomplex Tuinwijk, Coendershaag, Groenestein en Sterrebos. De Helperzoom vormt daarin de verbindende schakel. Het gaat dan om de minimale ontsluiting van deze kerngebieden en het omliggende gebied. Deze ontsluiting is noodzakelijk voor planten en dieren vanuit het achterland (Hondsrug) en populatie-uitwisseling tussen de verschillende kerngebieden.

De omgeving van het stationsgebied bestaat uit verschillende biotopen. Bomen, struiken, kruiden en water vormen daarin de basis. Zij genereren de functies: foerageerruimte, voortplanting of nestgelegenheid, dekking en trekroute. De grote variatie in voedselbronnen en structuren bieden voor veel soorten vogels, vlinders, amfibieën, grondgebonden zoogdieren als ook vlemmuizen en eekhoorns leef en voortplantingsmogelijkheden.

#### Gevolgen bouw station en getroffen maatregelen

In het gebied hebben de volgende ecologische onderzoeken plaatsgevonden :

- Floraonderzoek (2004)
- Natuurtoets Europapark Stationslocatie (april 2004)
- Vogelringonderzoek (2002-2003)
- Zoogdieronderzoek (VZZ 2014)
- Ecologisch onderzoek in verband met realisatie station (Koeman en Bijkerk 2008)
- Toetsing Flora- en faunawet in verband met realisatie duiker Helperdiep (Koeman en Bijkerk 2011)
- Monitoring Helperzoom (Koeman en Bijkerk 2009)

Uit de onderzoeken blijken naast tal van algemene soorten enkele zwaar beschermde diersoorten zoals rosse vleermuis, watervleermuis, gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger maar ook eekhoorn voor te komen. Daarnaast heeft de gemeente zelf doelsoorten voor het gebied aangewezen.

Uit recente onderzoeken (juli 2014) blijken lichte verschuivingen in verschillende soorten. Er zijn nieuwe plantensoorten als gevolg van het inzaaien en er zijn ook enkele nieuwe vlindersoorten waargenomen. Voor vestiging van amfibieën en libellen in het balkgat is het kennelijk nog te vroeg. Voorts is er een afname van watervleermuizen en rosse vlemmuizen geconstateerd. Mogelijk is de forse afname aan beschikbaar kroon- en bladvolume daar de oorzaak van. De nieuw aangeplante kleinere bomen en struiken moeten nog verschillende groeijaren maken om dit verlies te kunnen compenseren.

Op basis van de beschikbare onderzoeken is met het oog op de bouw van het station op 29 december 2009 een ontheffing op grond van de Flora- faunawet verleend. Bij het verlenen van deze ontheffing zijn een aantal voorwaarden gesteld.

Ter voldoening hieraan zijn in de periode 2011-2014 de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Ter hoogte van het Helperdiep is op de spoorbrug een faunapassage (loopstrook) gerealiseerd, evenals fauna-uittreedplaatsen langs het water.
- Op de overgang tussen het Helperdiep en het balkgat is een dam aangelegd en ingeplant met struweel, om de verbinding tussen het groen langs het spoor en het Sterrebos te maken.
- De zuidoever van het Helperdiep heeft een plas / dras-oever gekregen.
- Onder de brug over het Helperdiep is een looprichel aangelegd.
- Onder de Helperzoom is een faunapassage gerealiseerd om de verbinding tussen de oost- en westzijde van de Helperzoom voor grondgebonden zoogdieren tot stand te brengen.
- De oostzijde van het balkgat heeft een ecologische oever en kruidenberm gekregen, waarmee de

ecologische verbinding tussen de Helperzoom en de Kempkensberg voor vlinders en amfibieën versterkt wordt. Ook is boven de fietstunnel een faunapassage gerealiseerd, die voor soorten die over de grond migreren, de groengebieden aan weerszijden van de tunnel met elkaar verbindt.

### **Gevolgen uitbreiding en compensatie**

De faunapassage kan met de aanleg van het nieuwe zijperron en de nieuwe perronkap niet in stand blijven. Voor de beschermde diersoorten die via de lucht migreren (vleermuizen, eekhoorn) is het verdwijnen van de faunapassage geen direct ecologisch probleem. Dit is wel het geval voor kleine grondgebonden zoogdieren (doelsoort egel, hermelijn, bunzing en diverse muizensoorten). Voor deze soorten wordt voorzien in twee aanvullende, alternatieve maatregelen:

- Langs het voetpad langs de Helperzoom en in de groenvakken aan weerszijden van de nieuwe paden richting zijperron wordt lage vakbeplanting aangelegd.
- Er wordt een tijdelijke eekhoornpassage over de Helperzoom gemaakt. Deze bestaat uit een touw, dat zal worden gespannen tussen bomen of palen aan weerszijden van de Helperzoom. Aan beide zijden van de weg komt een grotere nieuwe boom. Het touw zal worden verwijderd wanneer de bomen voldoende zijn gegroeid en de eekhoorns de passage kunnen maken via de boomkruinen.
- De geleiding naar de faunapassage onder de Helperzoom wordt geoptimaliseerd waardoor de grondgebonden soorten de passage beter kunnen vinden.

Daarnaast worden de volgende maatregelen getroffen:

- Er zal opnieuw naar de geschiktheid van de aangeplante bomen voor vleermuizen worden gekeken. Indien mogelijk worden bomen vervangen door nog zwaardere bomen dan wel extra zware bomen geplant.
- In het gehele gebied zal zorgvuldig worden gekeken naar de verlichting. Deze moet zowel op de pleinen, op het zijperron als onder de stationskap géén overlast veroorzaken voor beschermde soorten. Dat vraagt om gericht en dimbaar licht, vergelijkbaar met de verlichting die in de rest van het station is gerealiseerd.
- De planvorming wordt begeleid door nieuw ecologisch onderzoek om mogelijk nadelige gevolgen voor beschermde natuurwaarden te voorkomen.

### **Toets aan de Flora- en faunawet**

Beoordeeld is of voor de beoogde maatregelen (bouw extra perron met overkapping en lift, aanleg trap en toegangspad) een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is vereist. Gezien de omvang van de ingrepen en actuele ecologische waarden van het gebied, waarin deze ingrepen plaatsvinden, wordt geconcludeerd dat de verboden genoemd in de artikelen 10 en 11 van de Flora- en faunawet niet worden overtreden. Voor de werkzaamheden hoeft dan ook geen ontheffing te worden aangevraagd. De Flora- en faunawet staat derhalve niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg.

## **3.4 Water**

### **Beleid**

Het beleid ten aanzien van water is vastgelegd in het 'Waterwerk, verbreed Groninger Rioleringsplan' van de gemeente Groningen (planperiode 2009-2013). Daarnaast wordt gewerkt volgens de stedelijke wateropgave van het waterschap Noorderzijlvest en van het waterschap Hunze en Aa's.

In onderstaande figuur is per overheidsinstantie het van toepassing zijnde beleid weergegeven.

	Europees	Nationaal	Regionaal	Lokaal
<b>Waterkwaliteit</b>	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen en waterschappen  Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Groninger Water- en rioleringsplan (GRP)  Structuurvisie
				Groenstructuurvisie
<b>Waterkwantiteit</b>		Commissie waterbeheer 21e eeuw (WB21) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen en waterschappen  Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	
			Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
<b>Stedelijk water</b>		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Wet gemeentelijke watertaken  Watervisie kabinet	Notities stedelijk water N7V / H&A	Groninger Water- en rioleringsplan (GRP)  Structuurvisie  Groenstructuurvisie

Het beleid is vertaald in ambities voor de Gemeente Groningen. De centrale ambitie is het streven naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Doelen bij het duurzaam stedelijk waterbeheer zijn onder meer:

- Inspelen op klimaatveranderingen.
- Voorkomen en beperken van wateroverlast.
- Inrichten en beheren van het water op een wijze die aansluit bij natuurlijke processen.
- Verhogen van de natuurwaarde van wateren en oevers.
- Bevorderen van recreatief medegebruik van water en oevers.
- Verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de wijken.
- Zuiniger omspringen met drinkwater en grondwater.
- Vergroten van het maatschappelijke draagvlak voor duurzaam waterbeheer.

Duurzaam stedelijk waterbeheer moet dus leiden tot een natuurlijker functionerend watersysteem. Dit kan worden gerealiseerd door een scala aan maatregelen, zoals waterbesparing, het voorkomen en zonodig terugdringen van verontreinigingen en het natuurlijker inrichten van waterlopen en vijvers. De natuurlijke relatie van water met zijn omgeving ligt in steeds sterkere mate (mede) ten grondslag aan de ruimtelijke ontwikkeling. Het water als mede ordenend principe. Water legt verbindingen tussen bodem, natuurlijke ontwikkeling en de gesteldheid en beleving van de woon- en werkomgeving.

### Water in het plangebied

Het water in het plangebied bestaat uit de vijver langs de Helperzoom (zuidoostelijk van het station), het voormalige balkgat en een gedeelte van het Helperdiep. De bouw van het station en de herinrichting van het gebied langs de Helperzoom heeft een gedeeltelijke demping van de vijver tot gevolg gehad.

### Watertoets

Bij de voorbereiding van het huidige bestemmingsplan is het proces van de watertoets doorlopen. In overleg tussen de betrokken partijen zijn hierbij een aantal afspraken gemaakt. Onderdeel van deze

afspraken zijn een aantal maatregelen, die met het oog op de bouw van het station dienden te worden getroffen. Naast maatregelen met het oog op de bouwwerkzaamheden gaat het hierbij om compenserende maatregelen in verband met de toename van verhard oppervlak / afname wateroppervlak en het verdwijnen van de duiker onder de Helperzoom. De laatste diende voor afwatering van de aanwezige vijver en kon in verband met het maken van de toegang tot de tunnel niet worden gehandhaafd. Wat betreft de watercompensatie kan worden opgemerkt dat er een opgave ligt voor het hele Europapark, waarin ook rekening is gehouden met het stationsgebied. Deze is nog niet gerealiseerd. Overleg tussen de gemeente en het waterschap Hunze en Aa's over een gebied, waar de compensatie kan worden gerealiseerd, is nog gaande. De duiker is inmiddels, conform het gedane voorstel, vervangen door een duiker, die de vijver verbindt met waterpartijen, zuidelijker gelegen aan deze zijde van de Helperzoom.

### **Gevolgen uitbreiding station voor de waterhuishouding**

De beoogde plannen voorzien in de uitbreiding van het station met een zijperron aan de zijde van de Helperzoom. In het oorspronkelijke ontwerp van het station is hiermee al rekening gehouden. Het verharde oppervlak zal hierdoor, onder meer door de paden naar het station, nog iets toenemen. Indien daarvoor extra compensatie nodig is, zal dat betrokken worden bij de totale compensatie-opgave voor het Europapark (zie hierboven).

## **3.5 Milieu**

### **3.5.1 Geluid**

#### **Spoorweglawaai**

##### **Inleiding**

Als gevolg van het project 'Groningen Spoorzone' vinden rondom het hoofdstation en aan de spoorlijnen richting zuiden diverse wijzigingen plaats:

1. de sporenlay-out wordt aangepast;
2. er worden wissels verwijderd, ge- en verplaatst;
3. de treinintensiteit wijzigt;
4. de treinsnelheid wijzigt door een wijziging in seinplaatsing en spoorgebruik;
5. er wordt een opstel terrein aangelegd nabij de Rouaanstraat, op het grondgebied van de gemeente Haren, ter vervanging van een deel van het emplacement bij het hoofdstation.

Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn een aantal van deze maatregelen relevant, met name de aanleg van een vierde spoor, het plaatsen van wissels in de omgeving van station Groningen Europapark en het groter aantal treinen.

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' is onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen van deze wijzigingen.

##### **Wettelijk kader**

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

## Toetsing

In het akoestisch onderzoek zijn de beoogde maatregelen getoetst aan de geluidsproductieplafonds. Verwezen wordt naar het rapport 'Geluidsonderzoek bij variant B4', Movares Nederland B.V., versie 1.0, nummer C60-MME-KA-1400007(10407), d.d. 22 april 2014. Uit de resultaten blijkt dat er na uitvoering van het project 'Groningen Spoorzone' op geen enkele locatie overschrijdingen van GPP's zullen optreden. Doordat er in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de vastgestelde geluidsproductieplafonds bestaat er geen noodzaak tot nader akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige objecten in de omgeving.

Dit betekent dat het wettelijk gezien niet noodzakelijk is extra akoestische maatregelen te treffen als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan. Omdat in verband met de uitbreiding van het station een gedeelte van het bestaande geluidsscherm bij het station verdwijnt, is echter gekozen voor compensatie in de vorm van geluidsabsorberende perronplaten.

## Wegverkeerslawaaï

In de toelichting van het bestemmingsplan 'Station Europapark', vastgesteld in 2009, is aandacht geschonken aan de gevolgen van de bouw van het station voor de geluidsbelasting, veroorzaakt door het autoverkeer op het omliggende wegennet. Met name de situatie op de Helperzoom werd van belang geacht. Realisatie van het station zou een lichte stijging van het aantal auto's tot gevolg hebben. Berekend is dat dit zou leiden tot een toename van maximaal 0,2 dB voor de woningen aan de Helperzoom (en andere geluidsgevoelige functies in de omgeving). Met inbegrip van de autonome groei van het wegverkeer was de verwachting dat de geluidsbelasting op de Helperzoom zou toenemen met maximaal 0,7 dB in 2020. In verband hiermee hoefden geen maatregelen te worden genomen (de toename van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer betekende dat geen sprake was van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder).

Als gevolg van de opheffing van de overweg in de Esperantoweg en bouw van de Helperzoomtunnel zal de verkeersintensiteit op het noordelijke deel van de Helperzoom aanzienlijk afnemen. Volgens de verkeersprognoses voor 2030 zal verkeersintensiteit ter hoogte van het station (weggedeelte tussen Haydnlaan en Helperbrink) dan van 5500 naar 2000 motorvoertuigen per etmaal dalen. Dit gedeelte van de Helperzoom wordt dan heringericht tot een 30-kilometerweg. Dit betekent een vermindering van de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer ten opzichte van de situatie, waarvan ten tijde van de voorbereiding van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan.

### 3.5.2 Trillingen

In het kader van het project 'Groningen Spoorzone' wordt de spoorweginfrastructuur vanaf het hoofdstation in Groningen tot aan de gemeente Haren gewijzigd. Hierbij worden nieuwe sporen en wissels aangelegd en wordt het spoorgebruik aangepast. Onder meer is dit het geval rondom het station Groningen Europapark. Deze aanpassingen kunnen invloed hebben op de trillingssterkte ten gevolge van passerende treinen in de gebouwen in de nabijheid van het spoor.

Trillingen ontstaan als gevolg van treinverkeer. Goederentreinen zijn vaak het meest voelbaar, maar iedere treinpassage leidt tot effecten die gevoeld kunnen worden. Deze effecten worden versterkt op wissels, daar worden treinen een andere kant op gedwongen.

Voor de gehele spoorzone is onderzoek uitgevoerd naar de trillingseffecten als gevolg van de beoogde maatregelen. Verwezen wordt naar het rapport 'Groningen Spoorzone, Onderzoek naar trillingshinder', Movares Nederland B.V., nummer D79-PBO-KA1400088, versie 3.0, d.d.10 juli 2014. Dit onderzoek is later aangevuld met de memo 'Verschilanalyse Groningen Spoorzone variant B4 versie 6 en 7', Movares Nederland B.V., nummer D79-PBO-KA-1400113, d.d. 2 oktober 2014.

Het onderzoeksgebied voor het trillingsonderzoek betreft het tracédeel tussen het Hoornsediep (km 80.112 richting Leeuwarden/Roodeschool/Delfzijl), de Noorderzanddijk (km 85.00 richting Nieuweschans) en de Kooiweg (km 73.60 richting Assen). Hierbinnen ligt het station Groningen Europapark (ca. km 82,0).

Hoewel het onderzoek niet in zijn geheel conform de meet- en beoordelingsrichtlijn SBR-B is uitgevoerd, kunnen de resultaten worden vergeleken met de hinderkwalificatie volgens bijlage 5 van deze richtlijn. Uit het onderzoek blijkt dat in omgeving van station Groningen Europapark geen trillingshinder optreedt.

### **3.5.3 Luchtkwaliteit**

De Wet luchtkwaliteit<sup>1</sup> geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De voornaamste bron van luchtverontreiniging in Groningen is het wegverkeer. De bijdrage van het lokale verkeer aan de luchtverontreiniging wordt berekend met behulp van een wettelijk voorgeschreven model.

Op 29 januari 2013 is het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen' met de bijbehorende luchtkwaliteitskaart vastgesteld (te raadplegen op de gemeentelijke internetpagina [gemeente.groningen.nl/luchtkwaliteit/luchtkwaliteit-in-groningen](http://gemeente.groningen.nl/luchtkwaliteit/luchtkwaliteit-in-groningen)). Op deze gedetailleerde kaart is per locatie / weg aan de hand van kleuren te zien wat de concentratie van luchtverontreiniging is. Het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart zijn gebaseerd op modelberekeningen van een extern bureau en op meetgegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit in Groningen.

Uit het verslag luchtkwaliteit en de luchtkwaliteitskaart blijkt, dat in Groningen overal (ruimschoots) wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen.

Dit betekent dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmering is voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

### **3.5.4 Externe Veiligheid**

Externe veiligheid gaat over overlijdensrisico's voor personen als gevolg van productie, gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, vaarwegen en door buisleidingen. De term externe veiligheid wordt gehanteerd omdat het overlijdensrisico van derden centraal staat. Het gaat om mensen die zelf niet deelnemen aan de activiteit die het overlijdensrisico met zich meebrengt.

Voor het bestemmingsplan is één risicobron van invloed: de spoorlijn Groningen-Zwolle. Over deze spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Daarvoor worden de sporen van het regionale railnet (de beide sporen aan de zijde van het Europapark) gebruikt. Andere risicobronnen zijn niet van invloed op het plangebied.

Het wettelijk kader voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Dit besluit bevat een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) voor kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en dagopvang van minderjarigen) en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kantoorgebouwen van maximaal 1500 m<sup>2</sup> bvo of sporthallen).

---

<sup>1</sup> de Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

De grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico is  $10^{-6}$  per jaar. Met dit getal wordt tot uitdrukking gebracht dat iemand die continu onbeschermd op een plaats langs een transportroute aanwezig is, een kans van één op een miljoen per jaar heeft om te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Binnen de  $10^{-6}$ -contour mogen geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Daarnaast kent het besluit een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Als deze toeneemt, dient het groepsrisico in de toelichting van het te nemen besluit te worden verantwoord.

De  $10^{-6}$ -contour ligt ter hoogte van het station op 11 meter uit de buitenkant van het spoor, dus binnen de spoorbaan. Binnen deze contour zijn geen kwetsbare objecten aanwezig of geprojecteerd.

De aanleg van het vierde spoor en de aanpassing van het station is niet van invloed op de hoogte van het plaatsgebonden risico. Wel verschuift de  $10^{-6}$ -contour. Over het aan te leggen spoor vindt namelijk ook transport van gevaarlijke stoffen zal plaats. Gezien de afstand van kwetsbare objecten in de omgeving tot het spoor heeft dit geen consequenties.

Voorts leiden de beoogde maatregelen niet tot een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico voor de omgeving van het plangebied is op dit moment relatief laag en ligt beneden de oriëntatiewaarde. Er hoeft daarom geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

Het stationsgebied is goed bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmeringen oplevert voor het bestemmingsplan.

### **3.5.5 Bodem**

De aanwezigheid van bodemverontreiniging in het stedelijke gebied is een gegeven. Gelet op de beschikbare gegevens van het plangebied dient men ermee rekening te houden dat bij de geplande bestemmingswijzigingen of bouwactiviteiten, bodemonderzoek en / of bodemsanering nodig is om aan te tonen dat het terrein geschikt is voor het beoogde gebruik.

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor wijzigingen van het station Groningen Europapark. Wel dient daarbij rekening te worden gehouden met de aanwezige verontreinigingen en de zorgmaatregelen die gelden.

### **3.6 Kabels en leidingen**

Langs de Helperzoom ligt een hogedrukgasleiding. Voorts bevinden zich aan deze zijde een gasverdeelstation en een transformatorstation. Dit transformatorstation is geplaatst ten behoeve van Station Groningen Europapark. De aanwezigheid hiervan heeft geen consequenties voor het plan. Aan de Europaparkzijde ligt een leidingentracé ter hoogte van de brug in de Verlengde Lodewijkstraat. Voorts zijn op twee plaatsen kruisingen van kabels en leidingen met het spoor, ter hoogte van de Mediacentrale en ter hoogte van de brug in de Verlengde Lodewijkstraat.

## **Hoofdstuk 4 Juridische toelichting**

### **4.1 Algemeen**

#### **4.1.1 Relatie met geldend bestemmingsplan**

Aanleiding voor het bestemmingsplan is, zoals in de inleiding werd opgemerkt, de uitbreiding van het station Groningen Europapark met een zijperron aan de zijde van de Helperzoom. Dit extra zijperron is nodig in verband met de aanleg van een vierde spoor. Deze uitbreiding wijkt in beperkte mate af van het geldende bestemmingsplan 'Station Europapark'. Het nieuwe zijperron komt weliswaar grotendeels te liggen op een strook grond, dat daarin de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' heeft, echter een deel heeft volgens het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' of 'Groen'. Ook overschrijdt de toe te voegen bebouwing (de overkapping van het zijperron, met daarin geïntegreerd een extra lift) deels de bouwgrenzen in het huidige bestemmingsplan. Om de uitbreiding van het station mogelijk te maken zijn in het nieuwe bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' en het daarbinnen geprojecteerde bouwvlak iets in zuid- en noordwestelijke richting uitgebreid. Tevens zijn de bestaande afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan (betreft geluidschermen en een klein gedeelte van de perronoverkapping aan de noordoostzijde van het station) gelegaliseerd.

Het bestemmingsplan 'Station Groningen Europapark' vervangt het geldende bestemmingsplan 'Station Europapark', met uitzondering van het stationsvoorplein aan de zijde van het Europapark (Harm Buitenplein), de hier aanwezige verdiepte fietsenstalling en de wegen aan deze zijde van het station (gedeelte Boumaboulevard en Helperpark). Hiervoor blijft het bestemmingsplan 'Station Europapark' van kracht.

#### **4.1.2 Planopzet**

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

Om de nodige flexibiliteit te waarborgen zijn tevens afwijkingsbevoegdheden opgenomen.

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

Het bestemmingsplan is digitaal gemaakt. De digitale verbeelding is variabel in schaal doordat kan worden in- en uitgezoomd, en bezit een meetfunctie. Het digitale plan is raadpleegbaar via het internet ([www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) alsook [gemeente.groningen.nl/bestemmingsplan](http://gemeente.groningen.nl/bestemmingsplan)). Daar zijn de digitale bestanden ook te downloaden.

De papieren (analoge) verbeelding bestaat uit één kaartblad met schaal 1 : 1000. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart). De verbeelding geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.



## 4.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

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

Bestemmingsplan	Vastgesteld door de gemeenteraad
Station Europapark	27 mei 2009
Europapark 2013	25 september 2013

## 4.3 Toelichting op de regels

### 4.3.1 Artikelsgewijze toelichting

#### Inleidende regels

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

#### Artikel 4 Groen

De bestemming 'Groen' omvat de hoofdgroenstructuur in het plangebied. Het gaat hier om de bestaande groenvoorzieningen langs de Helperzoom. Deze hebben niet alleen een landschappelijke functie. Ook ecologisch zijn ze van betekenis als verbindingzone. Behalve groenvoorzieningen en waterpartijen laat de bestemming onder andere fiets- en voetpaden toe.

#### Artikel 5 Bestemming Verkeer - Railverkeer

De bestemming 'Verkeer-Railverkeer' omvat het bestaande station Groningen Europapark en een gedeelte de bestaande spoorlijnen Groningen-Zwolle en Groningen-Bad Nieuweschans / Veendam ter hoogte van het station. De bestemming laat de aanleg van de perrons toe en bouwwerken ten behoeve van het station, zoals overkappingen en liften. Voor zover er ten dienste van het station gebouwen moeten worden opgericht, dienen deze binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak te worden gesitueerd. De maximale bouwhoogte van de gebouwen bedraagt 6 meter, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf. Voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals overkappingen en geluidsschermen, is een gedifferentieerde regeling opgenomen. Overigens zullen veel bouwwerken ten behoeve van het spoorwegverkeer vergunningvrij kunnen worden gebouwd. Zo is volgens artikel 2, onderdeel 18, onder c, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht geen omgevingsvergunning vereist voor bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies of seinpalen.

#### Artikel 6 Verkeer-Verblijf

De bestemming 'Verkeer-Verblijf' heeft betrekking op de openbare ruimte in het plangebied. Het omvat het stationsvoorplein aan de zijde van de Helperzoom. Tevens maakt het fietspad van de Helperzoom naar de tunnel onder het spoor deel uit van de bestemming. Volgens de bestemmingsomschrijving zijn binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijf' ook parkeer- en fietsenstallingsvoorzieningen toegestaan. De fietsenstallingsvoorzieningen zijn uitsluitend in ongebouwde vorm mogelijk (ten behoeve van deze functie mogen geen gebouwen worden gebouwd).

#### Artikel 7 Water

De bestemming 'Water' omvat de bestaande vijver, het voormalige balkgat en een gedeelte van het Helperdiep, gelegen tussen de spoorlijn en de Helperzoom.

## **Artikelen 8 Waarde - Archeologie 1**

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' heeft betrekking op een strook grond langs de Helperzoom. Bij opgravingen in dit gebied is een bijzondere ijzertijdnederzetting aangetroffen, daterend uit de eerste eeuwen na Christus (verwezen wordt naar paragraaf 3.1). Om deze vindplaats te beschermen is een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Hieraan zijn bouwregels en regels omtrent het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden gekoppeld, die in geval van ingrepen in de bodem deze waarde c.q. het belang van archeologisch onderzoek veiligstellen.

## **Artikel 9 Waarde - Archeologie 2**

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' heeft betrekking op het zuidoostelijke deel van het plangebied. Rondom dit gebied zijn bij archeologisch onderzoek in recente jaren een aantal vindplaatsen uit de vroege nieuwe steentijd aangetroffen (zie paragraaf 3.1). Om de archeologische verwachtingswaarde van dit deel van het plangebied te beschermen is een archeologische dubbelbestemming toegekend. In de dubbelbestemming zijn bouwregels en regels omtrent het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen, die in geval van ingrepen in de bodem deze waarde c.q. het belang van archeologisch onderzoek veiligstellen.

### **Algemene regels**

#### **Artikel 10 Anti-dubbeltelregel**

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

#### **Artikel 11 Algemene gebruiksregels**

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

#### **Artikel 12 Algemene afwijkingsregels**

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

### **Overgangs- en slotregels**

#### **Artikel 13 Overgangsrecht**

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

#### **Artikel 14 Slotregel**

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

### **4.3.2 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid**

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

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

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

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

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

#### **De woonsituatie**

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

#### **Het straat- en bebouwingsbeeld**

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

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

#### **De verkeersveiligheid**

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

#### **De sociale veiligheid**

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

#### **De milieusituatie**

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

#### **De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden**

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

## **Hoofdstuk 5      Participatie en overleg**

### **5.1      Participatie**

In het kader van de actieve dialoog konden belanghebbenden en geïnteresseerden van 25 april tot en met 2 juni 2014 reacties indienen op de plannen voor het project 'Groningen Spoorzone'. Projectonderdelen waarop kon worden gereageerd waren onder meer de aanleg van het vierde spoor naar station Groningen Europapark en de aanpassing van het station. Eén bewoner heeft opgemerkt dat het vierde spoor helaas leidt tot meer treinbewegingen voor zijn woning. Anderen hebben positief op de aanleg van het vierde spoor gereageerd. Ten aanzien van de aanpassing van het station zijn door de Fietsersbond opmerkingen gemaakt met betrekking tot de verkeersveiligheid en doorstroming van het fietsverkeer in relatie tot voorgenomen verkeersmaatregelen (opheffen spoorwegovergang Esperantoweg en bouw Helperzoomtunnel). Voorts hebben een aantal personen enkele suggesties gedaan met betrekking tot de esthetische vormgeving van de perronoverkapping en de ontwikkelingspotenties van het station. De ingediende reacties zijn beantwoord in het Reactierapport 'Groningen Spoorzone' (juli 2014). Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

Daarnaast heeft, voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan, verschillende keren overleg plaatsgevonden met een comité van bewoners uit de directe omgeving van het plangebied. Hierbij zijn zij door de gemeente geïnformeerd over de voorgenomen uitbreiding van het station en inrichting van de stationsomgeving en zijn zij in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken. Tijdens dit overleg is afgesproken dat het geluidsscherm ter hoogte van het station wordt vervangen door een baluster en dat er ter compensatie geluidsabsorberende maatregelen aan het perron zullen worden getroffen.

### **5.2      Overleg**

Op grond van artikel 3.1.1., eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De provincie Groningen heeft desgevraagd laten weten dat gelet op het besluit van Gedeputeerde Staten van 17 mei 2011, zaaknummer. 323315, correspondentienummer 2011-20.269/20/A.10, RP, over deze herziening van het bestemmingsplan geen overleg met de provincie is vereist als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Omdat het voorliggende bestemmingsplan geen betrekking heeft op nationale belangen, genoemd in de brief van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van 26 mei 2009, kenmerk 2009035863-Tdi-o, kan eveneens worden afgezien van overleg met de rijksdiensten.

Volstaan is dan ook met het toezenden van het ontwerpbestemmingsplan aan het waterschap en aan enkele andere bij het overleg te betrekken adviseurs en belanghebbenden.

Dit heeft geleid tot een aantal reacties, die hieronder zijn samengevat en, voor zover ze daartoe aanleiding geven, van commentaar voorzien.

## **Veiligheidsregio Groningen**

### **Inhoud reactie**

De veiligheidsregio verwijst in haar reactie in de eerste plaats naar het advies dat de Brandweer regio Groningen heeft uitgebracht over het bestemmingsplan 'Station – Europapark' d.d. 20 september 2008, kenmerk HV08.1698701. Dit advies blijft onverminderd van kracht.

Daarnaast merkt zij op dat in de externe veiligheidsparagraaf van het bestemmingsplan (§ 3.5.4) staat dat het plaatsgebonden risico (PR) door de aanleg van het vierde spoor niet verandert. Dat is juist met betrekking tot de *hoogte* van het risico. Het bijplaatsen van het spoor heeft geen invloed op de aard van de vervoerde gevaarlijk stoffen en op de vervoersfrequentie. De  $10^{-6}$ -risicocontour *verschuift* wel als gevolg van de aanleg van het vierde spoor. Dit zal ook worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze verschuiving blijft overigens zonder consequenties aangezien binnen een afstand van meer dan 80 meter van het spoor geen objecten staan. De veiligheidsregio adviseert om de paragraaf Externe Veiligheid op dit punt aan te passen.

### **Commentaar**

De toelichting is naar aanleiding van de opmerking van de veiligheidsregio aangepast.

## **Waterschap Hunze en Aa's**

### **Inhoud reactie**

Het waterschap deelt mee geen op- of aanmerkingen te hebben over het ontwerpbestemmingsplan.

## **Enexis B.V.**

### **Inhoud reactie**

Enexis heeft geen opmerkingen over het ontwerp zelf.

Ze verwacht zoals gebruikelijk te zijner tijd voor een nutsoverleg benaderd te worden voor eventuele maatregelen voor de liggende kabels en leidingen.

### **Commentaar**

Indien de uitvoering van het plan consequenties heeft voor de aanwezige ondergrondse infrastructuur dan zal voor uitvoering van de werkzaamheden contact worden gezocht met de betrokken netwerkbeheerders.

## **Hoofdstuk 6            Uitvoerbaarheid / exploitatie**

### **6.1      Economische uitvoerbaarheid**

De uitbreiding van het station met een extra zijperron wordt volledig gedekt uit het beschikbare budget voor het project 'Groningen Spoorzone'.

### **6.2      Grondexploitatie**

Het bestemmingsplan voorziet niet in een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening. In het kader van dit bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan dan ook niet vereist.



# Regels





## **Hoofdstuk 1      Inleidende regels**

### **Artikel 1      Begrippen**

In deze regels wordt verstaan onder:

- 1.1      plan:  
het bestemmingsplan Station Groningen Europapark met identificatienummer NL.IMRO.0014.BP549StationEuropa-vg01 van de gemeente Groningen.
- 1.2      bestemmingsplan:  
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.
- 1.3      verbeelding:  
de verbeelding van het bestemmingsplan Station Groningen Europapark, met het identificatienummer NL.IMRO.0014.BP549StationEuropa-vg01.
- 1.4      aanduiding:  
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.5      aanduidingsgrens:  
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.
- 1.6      bebouwing:  
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.7      bebouwingspercentage:  
een op de kaart of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.
- 1.8      bestemmingsgrens:  
de grens van een bestemmingsvlak.
- 1.9      bestemmingsvlak:  
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.
- 1.10    bouwgrens:  
de grens van een bouwvlak.
- 1.11    bouwperceel:  
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
- 1.12    bouwperceelgrens:  
de grens van een bouwperceel.

- 1.13 bouwvlak:  
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
- 1.14 additionele voorzieningen:  
voorzieningen, die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.
- 1.15 archeologische verwachtingswaarden:  
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de hoge kans dat in dat gebied archeologische sporen voorkomen.
- 1.16 archeologische waarden:  
de aan een gebied toegekende waarden in verband met de in dat gebied voorkomende archeologische relictten.
- 1.17 bebouwing:  
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- 1.18 bodemingrepen:  
werken en werkzaamheden waarvan mag worden aangenomen dat zij het bodemarchief kunnen aantasten.
- 1.19 bouwen:  
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats.
- 1.20 bouwlaag:  
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kapverdieping en dakopbouw ten behoeve van technische voorzieningen.
- 1.21 bouwwerk:  
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

- 1.22 erotisch getinte vermaaksfunctie:  
een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal.
- 1.23 gebouw:  
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
- 1.24 peil:  
a. voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg of een tuin grenst: de hoogte van die weg of tuin ter plaatse van de hoofdtoegang van het gebouw;  
b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
- 1.25 prostitutie:  
het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.
- 1.26 seksinrichting:  
de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.
- 1.27 standplaats voor straathandel:  
het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel aanbieden van diensten:  
a. gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel;  
b. door anderszins goederen uit te stallen of uitgesteld te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of af te leveren.
- 1.28 standplaats voor woonwagen:  
een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.
- 1.29 voorgevel:  
de naar de weg toegekeerde gevel van een gebouw, of indien een perceel met meerdere zijden aan de weg grenst, de gevel aan de zijde van de weg, waarop de hoofdtoegang van het gebouw is ontsloten.

1.30 woonwagen:

voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

## **Artikel 2     Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1     de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2     de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.3     de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### **Artikel 3      Uitmetingsverschillen**

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

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

## **Hoofdstuk 2      Bestemmingsregels**

### **Artikel 4      Groen**

#### **4.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplantingen;
- c. recreatieve voorzieningen;
- d. ecologische voorzieningen;
- e. fiets- en voetpaden;
- f. waterlopen en waterpartijen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. additionele voorzieningen.

#### **4.2      Bouwregels**

##### **4.2.1      Algemene bouwregels**

Op de gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde, toegestaan ten behoeve van de in lid 4.1 omschreven bestemming.

##### **4.2.2      Bouwwerken, geen gebouw zijnde**

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.



## **Artikel 5 Verkeer - Railverkeer**

### **5.1 Bestemmingsomschrijving**

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

- a. spoorwegverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons;
- b. een tunnel ter plaatse van de aanduiding 'tunnel';
- c. voet- en fietspaden;
- d. groenvoorzieningen, bermen en waterlopen;
- e. ecologische voorzieningen
- f. nutsvoorzieningen;
- g. additionele voorzieningen, waaronder geluidsschermen.

### **5.2 Bouwregels**

#### **5.2.1 Algemene bouwregels**

Op de gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan ten behoeve van de in lid 5.1 omschreven bestemming.

#### **5.2.2 Gebouwen**

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf, ten hoogste de op de kaart aangegeven hoogte bedragen.

#### **5.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde**

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

- a. de bouwhoogte van overkappingen mag niet meer bedragen dan 6 meter, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf;
- b. de bouwhoogte van geluidsschermen mag niet meer bedragen dan 4 meter, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf.

### **5.3 Afwijken van de bouwregels**

#### **5.3.1 Afwijkingsbevoegdheid**

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

- a. sublid 5.2.2, onder a, voor het bouwen van gebouwen buiten het bouwvlak met een maximale bouwhoogte van 5 meter, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf, en een maximale oppervlakte van 30 m<sup>2</sup>, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- b. sublid 5.2.2, onder b, en sublid 5.2.3, onder b, met ten hoogste 4 meter;
- c. sublid 5.2.3 onder c, tot ten hoogste 6 meter.

### **5.3.2 Voorwaarden voor afwijken**

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

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

## **Artikel 6 Verkeer - Verblijf**

### **6.1 Bestemmingsomschrijving**

De op de kaart voor 'Verkeer - Verblijf' aangegeven gronden zijn bestemd voor:

- a. fiets- en voetpaden;
- b. wandelpromenades;
- c. verblijfsgebied;
- d. toegangs- en ontsluitingswegen;
- e. openbaar vervoersvoorzieningen;
- f. parkeer- en fietsenstallingsvoorzieningen;
- g. groenvoorzieningen;
- h. waterlopen en waterpartijen;
- i. speelvoorzieningen;
- j. ecologische voorzieningen
- k. nutsvoorzieningen;
- l. additionele voorzieningen.

### **6.2 Bouwregels**

#### **6.2.1 Algemene bouwregels**

Op de gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan ten behoeve van de in lid 6.1 omschreven bestemming.

#### **6.2.2 Gebouwen**

Als gebouwen zijn uitsluitend toegestaan gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, mits de oppervlakte van een gebouw niet meer dan 25 m<sup>2</sup> en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter bedraagt.

#### **6.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde**

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan 6 meter.

## **Artikel 7 Water**

### **7.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. bermen en groenvoorzieningen;
- c. additionele voorzieningen, waaronder bruggen, dammen en/of duikers.

### **7.2 Bouwregels**

#### **7.2.1 Algemene bouwregels**

Op de gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan ten behoeve van de in lid 7.1 omschreven bestemming.

#### **7.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde**

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de bouwhoogte maximaal 6 meter mag bedragen.

## **Artikel 8 Waarde - Archeologie 1**

### **8.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

### **8.2 Bouwregels**

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 50 m<sup>2</sup> en een grotere diepte dan 0,30 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

### **8.3 Afwijken van de bouwregels**

#### **8.3.1 Afwijkingsbevoegdheid**

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

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

#### **8.3.2 Voorwaarden voor afwijken**

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

### **8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **8.4.1 Vergunningplicht**

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

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

#### **8.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht**

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

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervlakte kleiner dan 50 m<sup>2</sup> en een diepte kleiner dan 0,30 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

#### **8.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening**

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

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

#### **8.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de bestemming 'Waarde - Archeologie - 1' van de verbeelding te verwijderen indien op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

## **Artikel 9 Waarde - Archeologie 2**

### **9.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

### **9.2 Bouwregels**

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 200 m<sup>2</sup> en een grotere diepte dan 2,00 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

### **9.3 Afwijken van de bouwregels**

#### **9.3.1 Afwijkingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2 mits aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

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

#### **9.3.2 Voorwaarden voor afwijken**

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn om aan de in lid 9.3.1 genoemde vergunning voorwaarden te verbinden wordt een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg om advies gevraagd.

### **9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **9.4.1 Vergunningplicht**

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

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- c. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

#### **9.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht**

Het in lid 9.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervlakte kleiner dan 200 m<sup>2</sup> en een diepte kleiner dan 2,00 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

#### **9.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening**

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

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

#### **9.5 Wijzigingsbevoegdheid**

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



## **Hoofdstuk 3      Algemene regels**

### **Artikel 10      Anti-dubbelregel**

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

## **Artikel 11    Algemene gebruiksregels**

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

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

## Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

### 12.1 Afwijkingsbevoegdheid

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

- a. van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages en/of van de bij recht in de regels en/of op de plankaart gegeven maten en afmetingen tot maximaal 1 meter;
- b. voor aanpassing in geringe mate van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. voor overschrijding van de bouw- en/of maatvoeringsgrenzen:
  1. indien een meetverschil of de situatie ter plekke daartoe aanleiding geeft;
  2. ten behoeve van stoepen, toegangen, portieken, hellingbanen, buitentrappen, terrassen, erkers, balkons, luifels, hijsinrichtingen, lift- en trappenhuizen alsmede naar de aard vergelijkbare delen van bouwwerken;
- d. voor overschrijding van de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en buitentrappen, mits:
  1. de oppervlakte van de vergroting maximaal 25 m<sup>2</sup> bedraagt;
  2. deze bouwhoogte met maximaal 25% wordt overschreden;
- e. voor het oprichten van kleine, niet voor bewoning bestemde, gebouwtjes voor zakelijke doeleinden, zoals kiosken en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met een maximale inhoud van 50 m<sup>3</sup>;
- f. voor het oprichten van bouwwerken van openbaar nut, zoalsabri's, telefooncellen, transformatorhuisjes, gasreducerstations en daarmee gelijk te stellen bouwwerken met een maximale inhoud van 200 m<sup>3</sup>;
- g. voor het oprichten van containers voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen, als bedoeld in artikel 1.1., eerste lid, Wet milieubeheer, met een maximale inhoud van 200 m<sup>3</sup>, met dien verstande dat voor ondergrondse containers geen maatvoeringsbeperkingen gelden;
- h. voor het realiseren van voorzieningen ten behoeve van de verkeers- en waterinfrastructuur;
- i. voor het bouwen van een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking op een dak van een bouwwerk;
- j. voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals vlaggenmasten, reclame-uitingen tot een maximale hoogte van 6 meter, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen;
- k. voor het innemen van een standplaats voor straathandel;
- l. voor het oprichten van geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- m. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter vanaf peil, met dien verstande dat voor reclame-uitingen een maximale hoogte van 6 meter geldt;
- n. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, tot maximaal 40 meter vanaf peil.

### 12.2 Voorwaarden voor afwijken

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

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

## **Hoofdstuk 4      Overgangs- en slotregels**

### **Artikel 13      Overgangsrecht**

#### **13.1      Overgangsrecht bouwwerken**

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

#### **13.2      Overgangsrecht gebruik**

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

## **Artikel 14 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Station Groningen Europapark.