

Bestemmingsplan
Station Europapark

versie vastgesteld

mei 2009

Inhoudsopgave

Toelichting	5	
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan	7
1.2	Begrenzing plangebied	7
1.3	Doel van het bestemmingsplan	8
Hoofdstuk 2	Archeologie en geschiedenis.....	9
2.1	Bodem en archeologie	9
2.2	Geschiedenis	9
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke karakteristiek en structuur	11
3.1	Stedenbouwkundige structuur	11
3.2	Groenstructuur	13
3.3	Ecologie	13
Hoofdstuk 4	Ruimtelijke ontwikkeling.....	15
4.1	Ruimtelijk en gebruikskoncept	15
4.2	Verkeersconcept	17
4.3	Groenconcept.....	20
Hoofdstuk 5	Randvoorwaarden	23
5.1	Milieu	23
5.1.1	Algemeen	23
5.1.2	Geluid.....	23
5.1.3	Bodemkwaliteit	24
5.1.4	Luchtkwaliteit	25
5.1.5	Externe veiligheid	26
5.1.6	Bedrijvigheid.....	26
5.1.7	Duurzaamheid	26
5.2	Waterbeheer	27
5.3	Archeologie	31
5.4	Boom Effect Analyse.....	31
5.5	Ecologie	33
5.6	Kabels en leidingen	35
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	37
6.1	Algemeen.....	37
6.2	Geldende bestemmingsplannen	38
6.3	Artikelsgewijze toelichting.....	38
6.4	Plankaart	42
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid/exploitatie.....	43
Hoofdstuk 8	Participatie	45
8.1	Inleiding.....	45
8.2	Inspraak	45
8.3	Overleg	45
Bijlagen		49
Bijlage 1	Eindverslag inspraak.....	51
Bijlage 2	Verslagen informatiebijeenkomsten	104
Bijlage 3	Overlegreacties	115

Regels	125
Hoofdstuk 1	Inleidende bepalingen 127
Artikel 1	Begrippen 127
Artikel 2	Wijze van meten 131
Artikel 3	Uitmetingsverschillen 132
Hoofdstuk 2	Bestemmingsbepalingen 133
Artikel 4	Groen 133
Artikel 5	Verkeer 135
Artikel 6	Verkeer - Railverkeer 137
Artikel 7	Verkeer - Verblijfsgebied 140
Artikel 8	Water 143
Hoofdstuk 3	Algemene bepalingen..... 145
Artikel 9	Anti-dubbeltelbepaling 145
Artikel 10	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening 146
Artikel 11	Specifieke gebruiksregels 147
Artikel 12	Algemene Ontheffingsbepalingen 148
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotbepalingen..... 149
Artikel 13	Strafbepaling..... 149
Artikel 14	Overgangsrecht..... 150
Artikel 15	Slotbepaling 151

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan

Reeds vanaf het allereerste moment is er in de planvorming voor het Europapark sprake van de bouw van een nieuw NS-station. Het omvangrijke kantorenprogramma (ruim 200.000 m² b.v.o.) en de aanwezigheid van het multifunctionele stadion Euroborg, met een combinatie van publieksaantrekkende voorzieningen (betaald voetbal, vermaak, grootschalige detailhandel), stellen hoge eisen aan de bereikbaarheid, niet alleen per auto en fiets, maar ook via openbaar vervoer. Een hoogwaardige o.v.-ontsluiting in de vorm van een station wordt daarom als essentieel beschouwd voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de nieuwe stadswijk.

Het station Europapark heeft overigens niet alleen een functie voor werknemers op of bezoekers van het Europapark, maar ook voor de bewoners in Groningen-Zuid en personeel dat op de nabij gelegen kantorenlocatie Kempkensberg werkt.

In eerste instantie zullen alleen regionale treinen bij het nieuwe station stoppen. In een later stadium krijgt het station ook een aansluiting op het landelijke spoorwagennet (stoptreinverbinding met Zwolle) en wordt het als halteplaats opgenomen in de aan te leggen tram/lijftrailverbinding Groningen-Assen. Doordat het station tevens wordt aangesloten op de Citybuslijn tussen het P+R-terrein Europapark en de binnenstad wordt het mogelijk verschillende hoogwaardige vervoerssystemen aan elkaar te koppelen. Daarmee vormt het station Europapark een belangrijke schakel in het toekomstige stedelijk en regionaal verkeer- en vervoerssysteem.

Het nieuwe station zal in 2011 worden geopend. Tot die tijd zal er, naast de beoogde locatie, ter hoogte van de nieuwe wijk De Linie, gebruik worden gemaakt van een tijdelijke in- en uitstaphalte. Deze heeft alleen een functie voor regionale treinverbindingen. De tijdelijke halte is sinds september 2007 in gebruik.

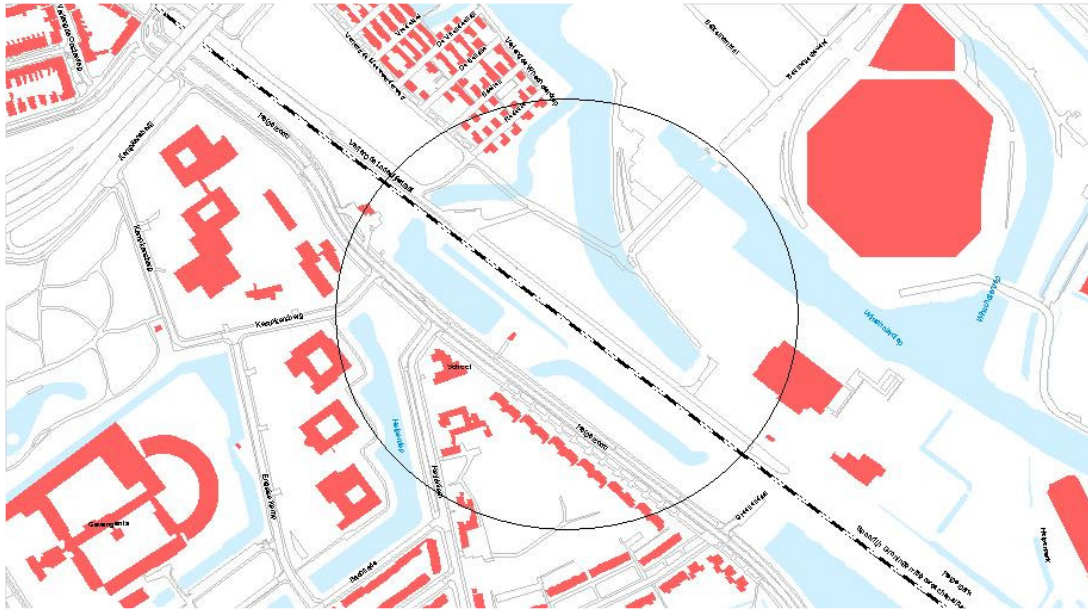
Voor het definitieve station is inmiddels een (voorlopig) ontwerp gereed. Dit ontwerp voorziet in de aanleg van een midden- en een zijperron metabri's en een gedeeltelijke overkapping. Onder de perrons wordt een tunnel aangelegd, om het station tweezijdig bereikbaar te maken voor de treinreizigers. De tunnel vervult tevens een belangrijke functie als interwijkverbinding.

Met de bouw van het nieuwe station is destijds in het bestemmingsplan 'Europapark' al rekening gehouden. In dit plan is aansluitend op de spoorlijn Zwolle-Groningen/Groningen-Nieuweschans een gebied bestemd tot 'Uit te werken stationsgebied'. Het ontwerp wijkt hier in lichte mate van af. Om deze reden is besloten het bestemmingsplan 'Europapark' partieel te herzien.

1.2 Begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de locatie van het toekomstige NS-station. Deze is gelegen aan de zuidkant van de stad en maakt deel uit van het Europapark, een nieuwe multifunctionele stadswijk, met als trekker het stadion Euroborg. Het plangebied wordt aan deze zijde begrensd door de Verlengde Meeuwerderweg/Boumaboulevard. Aan de westzijde sluit het plangebied aan op de woonwijk Coendersborg. De Helperzoom vormt hier globaal de plangrens. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door Groenendaal. De noordelijke plangrens ligt op het spoor, iets ten noorden van de spoorbrug over het Helperdiep.

Behalve het nieuwe station maakt ook de daaronder aan te leggen fiets-/voetgangerstunnel deel uit van het bestemmingsplan. Tevens omvat het plan het openbaar gebied aan de zijde van de Helperzoom en de daarop aansluitende waterpartijen (balkgat, de te vergraven spoorvijver) en groenvoorzieningen. Ook het stationsvoorplein aan de zijde van het Europapark valt binnen het plangebied. De toekomstige (kantoor)bebouwing, die dit plein omsluit echter niet. Hiervoor wordt te zijner tijd een apart bestemmingsplan opgesteld.



Afb. 1 Plangebied

1.3 Doel van het bestemmingsplan

Met het bestemmingsplan wordt beoogd de bouw van het nieuwe NS-station in het Europapark met de daarbij behorende infrastructurele maatregelen planologisch mogelijk te maken.

Hoofdstuk 2 Archeologie en geschiedenis

2.1 Bodem en archeologie

Het gebied Europapark is in 2002 in opdracht van de gemeente Groningen onderzocht op archeologische waarden. Dit betrof een eerste verkennend onderzoek op basis van destijds bekende gegevens, nieuwe boringen en aannames. Nadien is op een tweetal locaties in het Europapark vervolgonderzoek gedaan. In de periode 2003-2005 is met tussenpozen het terrein van nu de woonwijk De Linie grotendeels opgegraven, met name een brede strook langs de Verlengde Lodewijkstraat. Dit leverde sporen op uit de vroege ijzertijd tot Romeinse ijzertijd (600 voor tot ca 200 na Chr.), uit de middeleeuwen en de periode na 1600. Uit de oudste perioden bestonden de sporen uit greppels, sloten, kuilen en paalkuilen van tenminste twee boerderijplaatsen en de vondsten uit o.a. aardewerk en (vermoedelijk) een houten ploegschaar. In het najaar van 2005 heeft een opgraving plaatsgevonden op de Vulcaanlocatie (het terrein waar voorheen de kunstmesthandel Vulcaan en het vuiloverslagstation waren gevestigd) plaatsgevonden. Hierbij werd vuursteen uit de jonge steentijd/bronstijd (tussen ca 2500 en 1500 voor Chr.) aangetroffen. De sporen liggen op een redelijke diepte (ca 1-2 meter onder maaiveld), zodat de verwoestende werking van allerlei vergravingen wel eens mee kan vallen. Voor uitgebreidere informatie wordt verwezen naar het jaarboek Hervonden Stad, 2003 (18), 2004 (22-25) en 2005 (21-22) en het rapport Bewoning uit de late bronstijd, ijzertijd en Romeinse tijd in de woonwijk 'De Linie' te Groningen, M. Daleman, met bijdragen van K. Helfrich en F. Vrede, november 2007

2.2 Geschiedenis

De toekomstige 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 Schuitendiep 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. Door de ontginning van de Gronings-Drentse Veenkoloniën vanaf 1650 komt in het oosten van de stad een levendige handel in turf op gang. Als gevolg hiervan ontstaat aan de westelijke oever van het diep, tussen de stadswallen en de Helperlinie, steeds meer bedrijvigheid.

Ter verdediging van de stad Groningen wordt aan het einde van de 17e eeuw de Helperlinie aangelegd. De Linie bestaat uit drie bastions die aan weerszijden geflankeerd worden door redoutes, vierkante schansen omringd met een gracht. Deze vierkante structuur is, ook na het slechten van de vestingwerken in het laatst van de 19e eeuw, ter plaatse nog herkenbaar aanwezig in de loop van het Helperdiepje.

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 dan al verschillende houtzaagmolens en ook het balkgat in wat nu de woonwijk De Linie is 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. 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 industriegebied, dat zich aan de westkant van het Winschoterdiep heeft ontwikkeld, af van het ten oosten daarvan gelegen gebied. Wanneer als gevolg van de Vestingwet van 1874 de vestingwerken verdwijnen, verandert de functie van dit gebied en ontstaan hier o.a. een gevangenis (thans de Van Mesdagkliniek en het inmiddels voormalige huis van bewaring), een begraafplaats en een kazerneterrein. Het Sterrebos, aangelegd aan het eind van de 18e eeuw, krijgt in deze periode z'n huidige vorm door de aanleg in Engelse landschapsstijl. Het Sterrebos zal later overigens, omstreeks 1965, worden doorsneden door de Zuidelijke Ringweg.

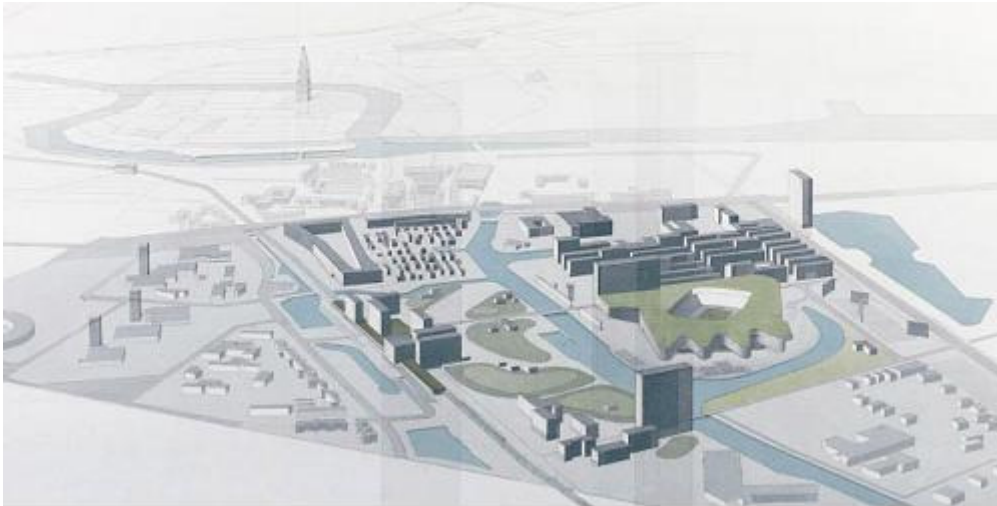
Aan het eind van de jaren '50 van de vorige eeuw wordt begonnen met de aanleg van de wijk Coendersborg. Deze woonwijk vormt een uitbreiding van Helpman en strekt zich uit tot aan de spoorlijn Zwolle-Groningen. Begin 70-er jaren worden op de plaats van de Kempkensberg en de Engelse Kamp de rijkskantoren gebouwd. Inmiddels is ook dit gebied, net als het Europapark, aan transformatie onderhevig. De Rijksgebouwendienst heeft plannen ontwikkeld om het noordelijke deel van de kantorenlocatie (de Kempkensberg) te herontwikkelen. De Informatie Beheer Groep, de Belastingdienst en in de toekomst mogelijk ook andere rijksdiensten zullen hier dan worden ge(her)huisvest. Het zuidelijke deel van de locatie, de Engelse Kamp, komt hierdoor beschikbaar voor woningbouw.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke karakteristiek en structuur

3.1 Stedenbouwkundige structuur

Europapark en Helperpark

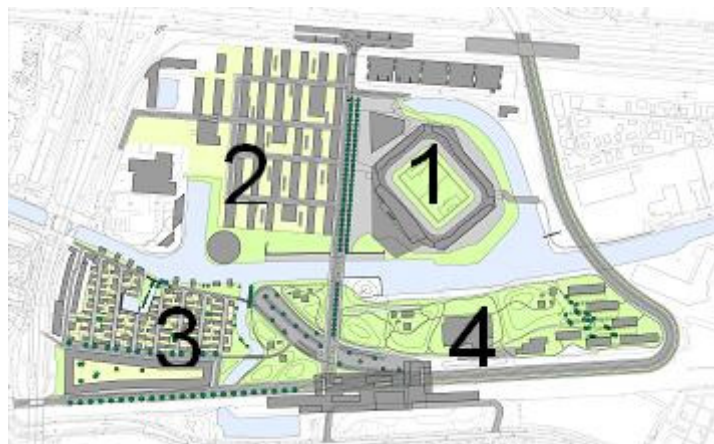
Het station maakt deel uit van de wijk Europapark. Het nieuwe station wordt een belangrijk knooppunt binnen het regionale en stedelijke openbaar vervoersnetwerk.



Afb. 2 Europapark 2000

Voor het Europapark is een stedenbouwkundig plan gemaakt dat bestaat uit vier kwadranten:

1. De Euroborg: multifunctioneel voetbalstadion, naast thuisbasis voor FC Groningen ook met 2 scholen, 180 appartementen, supermarkt, kantoorruimte en tal van leisure.
2. Het kantorenkwadrant: met ruimte voor 110.000 m² kantoren en ruim 100 woningen.
3. Woongebied De Linie: met een mix aan grondgebonden woningen, appartementen en op bescheiden schaal kantoren.
4. Helperpark: parkachtig kwadrant met station Europapark, 90.000 m² kantoren en 110 appartementen.



Afb. 3 Kwadranten

Het Helperpark werd in het stedenbouwkundig plan gepresenteerd als een open, groen wijkpark met enkele paviljoens, waarin ruimte was voor kunst en commercie. De Helpmancentrale en het

administratiekantoor hebben in het park een plek gekregen (15.000 m²). Ten zuiden van beide gebouwen was ruimte gepland voor 40-45.000 m² kantoren en op het station waren 30.000 m² kantoren en 110 appartementen gedacht.

Voor het programma dat op het station zou worden gerealiseerd moet o.a. in verband met aangescherpte regels voor externe veiligheid elders in het Helperpark - naast het station - een plek worden gevonden. Tegelijkertijd is gebleken dat de hoeveelheid programma die in de uiterste zuidhoek van het park gedacht werd om civieltechnische redenen niet realistisch is. Ook een deel van dit programma dient elders in het Helperpark een plek te krijgen. Meer programma in het park betekent een fundamenteel ander denken over het park rondom het Winschoterdiep. Hiermee ontstaat er een centraal gelegen park waarbij het water een bijdrage levert aan het ruimtelijke effect. Dit zogenaamde 'waterpark' is 2,5 ha. groot, kent een hoogwaardige inrichting en heeft een functie als gebruiks-, flaneer- en verblijfsplek voor de gehele wijk Europapark. In het park zijn op beperkte schaal voorzieningen in te passen. Daarbij wordt gedacht aan recreatieve functies als speelplekken, een stadsstrand en een café.

Het bijgevoegde beeld moet niet worden gelezen als uitgekristalliseerd stedenbouwkundig ontwerp, maar als ruimtelijk concept, waarin vooral de indeling bebouwd - parkruimte bepalend is.



Afb. 4 Concept Helperpark

Inmiddels heeft de gemeenteraad op 28 mei 2008 besloten dat de waterparkvariant verder moet worden uitgewerkt. Hiervoor zal een bestemmingsplan worden voorbereid.

Kempkensberg

Aan de westzijde van het spoor bevindt zich nog een gebied waar volop ontwikkelingen op stapel staan: het terrein van de rijkskantoren Kempkensberg / Engelse Kamp. De vier 40 tot 60 meter hoge torens van de Belastingdienst en Informatie Beheer Groep voldoen al langere tijd niet meer aan de eisen van hun gebruikers. De Rijksgebouwendienst heeft samen met gemeente Groningen een stedenbouwkundig plan voor herontwikkeling van de locatie opgesteld. Dat gaat uit van minimaal 78.500 m² rijkskantoren in een complex vlak bij de ring, Het parkeren voor de rijkskantoren wordt uit het zicht in een verdiepte parkeergarage gerealiseerd. Op die garage komt een openbare stadstuin en het hele complex krijgt een veel sterkere visuele en ruimtelijke relatie met de Helperzoom. Ten zuiden van de stadstuin is ruimte voor een woongebouw en op de locatie Engelse Kamp is een nieuw woongebied (maximaal 300 woningen) voorzien. Het gehele gebied zal transformeren tot een levendig, multifunctioneel deel van de stad. Het station Europapark zal een belangrijke functie gaan vervullen voor de werknemers van deze kantorenlocatie.

3.2 Groenstructuur

Het bestaande groen wordt gevormd door de zone tussen de Helperzoom en de spoorlijn. Hierin wisselen groene elementen, zoals bomen, struiken, bosjes en gazons, elkaar af met grotere en kleinere waterpartijen, zoals het balkgat in het noordelijke deel van de zone. Volgens het bomenstructuurplan van de gemeente Groningen maken de bomen in de zone deel uit van de hoofdstructuur. Tevens is deze strook onderdeel van de groenstructuur van de wijk Coendersborg.

De vitaliteit van de bomen wordt in het bomenstructuurplan als voldoende tot goed getypeerd, maar de continuïteit van de boomstructuur is slecht. Het streefbeeld van de boomsoort is divers.

Met het oog op de plannen voor het nieuwe station heeft in 2006 een bomeninventarisatie plaatsgevonden. Deze is in mei 2008 geactualiseerd. Voor de resultaten van deze inventarisatie wordt verwezen naar paragraaf 5.4.

3.3 Ecologie

Het plangebied is onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur, die door de gemeenteraad is vastgesteld op 1 februari 2002. 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 en Groenestein. De Helperzoom vormt daarin de verbindende schakel. Het gaat dan om de minimale ontsluiting van de kerngebieden en het omliggende gebied. Deze ontsluiting is noodzakelijk voor planten en dieren vanuit het achterland (Hondsrug) en populatie-uitwisseling tussen de verschillende kerngebieden.

Hoofdstuk 4 Ruimtelijke ontwikkeling

4.1 Ruimtelijk en gebruikskoncept

Zowel het stationsontwerp zelf als de omgeving van het station zijn - sinds het stedenbouwkundige plan Europapark uit 2000 - behoorlijk veranderd. Van een hoogstedelijk stationscomplex met appartementen en kantoren boven het spoor, gelegen in een groene omgeving, is het plan gewijzigd naar een station zonder toegevoegd programma, met een bebouwd stationsplein in een vrij stedelijke omgeving. Het contrast tussen een groene kant van het station aan Helperzoomzijde en een stedelijke kant aan Europaparkzijde is versterkt. Verder is het station ten opzichte van de oorspronkelijke plannen iets dichterbij de stad toe komen te liggen. Als gevolg hiervan is ook de tunnel opgeschoven.

Station en tunnel

Het station Groningen-Europapark wordt vooral gemaakt door de buitenruimte rond het station. Het stationsgebouw zelf is beperkt tot een overkapping van ruim 30 meter lengte en een tweetal lift- en trappartijen. Het station omvat een middenperron, dat de treinen richting Zwolle en Randstad bedient, en een zijperron, dat het traject Groningen-Nieuweschans (en in de toekomst ook Groningen-Veendam) bedient. Beide perrons zijn met elkaar verbonden via een brede tunnel, die tevens dienst doet als fietsroute naar het stadscentrum.

De tunnel heeft een breedte van zo'n 14 meter bij de tunnelmond en zo'n 11 meter op het smalste punt middenin. Lichtinval is maximaal, door de vide ter hoogte van het middenperron. De wanden van de tunnel zijn als vloeiende lijnen vormgegeven, waarmee maximaal doorzicht, oriëntatie en veiligheid worden gewaarborgd. Fiets- en voetgangersstromen worden door beperkte hoogteverschillen en door de - uit constructieve overwegingen noodzakelijke - kolommen van elkaar gescheiden. Zo worden niet alleen treinreizigers, maar ook passerende fietsers en voetgangers, maximaal bediend. De tunnel is verlengd met een ecodeuct, dat een belangrijke functie heeft voor de ecologische verbindingzone langs de westrand van het station.



Afb. 5 Aanzicht station Europaparkzijde

Plein Europaparkzijde

De pleinen aan weerszijden van het station hebben elk een eigen uitstraling. Het plein aan de Europaparkzijde is stedelijker dan dat aan de Helperzoomzijde. Het wordt aan drie zijden geflankeerd door bebouwing. Deze bebouwing maakt overigens geen deel uit van het voorliggende plan, maar zal in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het Helperpark worden geregeld. De noordwand van het plein bestaat uit een kantoorgebouw met openbare functies in de plint. Het gebouw grenst direct aan het plein en is op meerdere niveaus direct toegankelijk (bovenop, halverwege de trappen, beneden op tunnelniveau). Voetgangers vanuit het Europapark bereiken de tunnel via ruime trappartijen en bereiken het zijperron rechtstreeks via het deel van het stationsplein dat op maaiveld ligt. De doorgaande fietsroute naar het centrum van de stad bevindt zich tussen perron en bouwblok, met comfortabele hellingspercentages en in een ruim profiel. De overgangen van hoge naar lage delen van het stationsplein zijn als schuin getrapte wanden vormgegeven. Ook hier is veel aandacht voor een maximale lichtintrede en daarmee het creëren van een veilige en kwalitatief hoogwaardige plek. Fietsers met bestemming station stalen hun fiets op het plein en ook taxi's, kiss-and-ride en bussen hebben langs de rand van het plein hun plek.



Afb. 6 Ontwerp stationsgebied

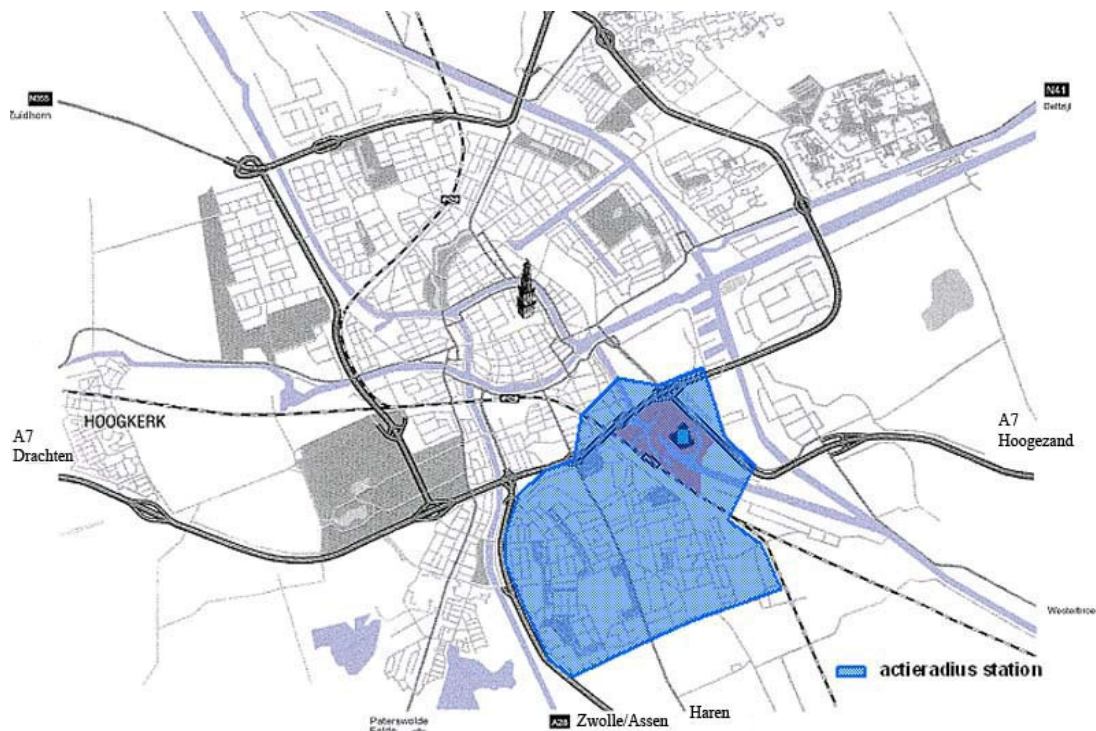
Plein Helperzoomzijde

Het plein aan Helperzoomzijde heeft een groener karakter, aansluitend bij het huidige profiel van de Helperzoom. Een glooiend grasvlak, dichte beplanting langs het spoor en bomen in gras dragen bij aan een lommerrijk beeld. Ook aan deze zijde zijn trappartijen ruim vormgegeven en zijn de wanden getrappt teruggelagd om maximale lichtinval te garanderen. Net als aan de Europaparkzijde is ook aan de Helperzoom ruimte voor bussen, taxi's en kiss-and-ride. De kiss-and-ride-faciliteit, de taxistandplaats en de bushaltes bevinden zich ter hoogte van de fietsenstallingen en aan weerszijden van de kruising met de Haydnlaan. De functies zijn daarmee zo ver mogelijk van de woningen aan de Helperzoom gepositioneerd en sluiten goed aan op het stedelijk wegen- en buslijnnnet.

4.2 Verkeersconcept

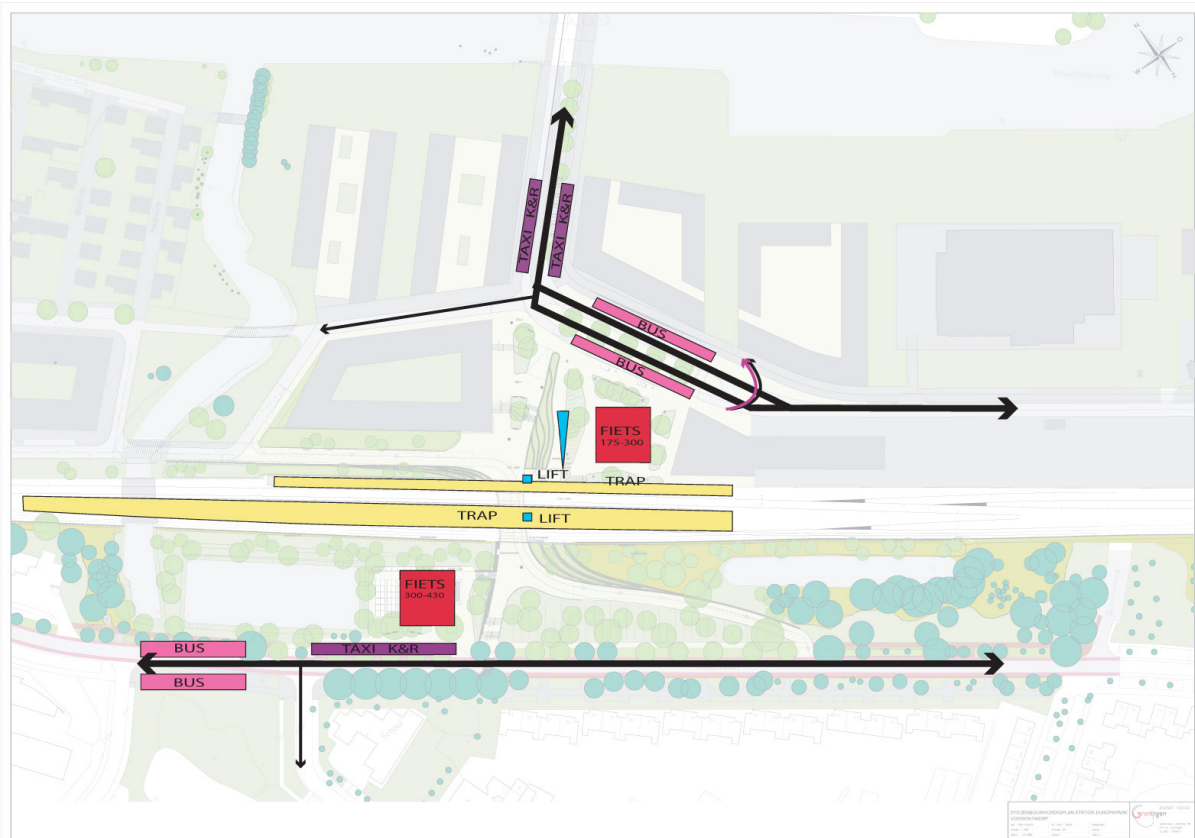
Openbaar vervoer

In de regio Groningen streven we naar een gefaseerde invoering van hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen. Het station Europapark wordt in dit netwerk een belangrijke verkeers- en vervoershalte, niet alleen vanwege de strategische ligging tussen een groot bedrijfengebied, sport- en vermaakfuncties en woongebieden maar ook vanwege de diverse transferfuncties. 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 of deze locaties bezoeken. Het station Europapark zal functioneren als halte voor zowel NS als Arriva, voor tenminste 6.000 in- en uitstappers per dag. Het verwachte bedieningsgebied voor het station is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afb. 7 Bedieningsgebied station

Het station bestaat uit een zij- en een middenperron voor respectievelijk Arriva en NS. De onderdoorgang onder het station heeft een functie in het toegankelijk maken van het middenperrons, maar is evenzo belangrijk als interwijkverbinding voor voetgangers en fietsers tussen Europapark en Groningen-zuid. Aan beide zijden van het station Europapark worden bushaltes gerealiseerd en is ruimte voor kiss-and-ride en taxi's. Aan de Europaparkzijde zijn deze gelegen langs de Boumaboulevard en gecombineerd. Aan de Helperzoomzijde worden taxi en kiss-and-ride gecombineerd en ligt de bushalte vrij.



Afb. 8 Bereikbaarheid station

Fietsverkeer en voetgangers

Aan beide zijden van het station is ruimte voor het stallen van fietsen. Het aantal stallingsplaatsen is gebaseerd op een studie naar de herkomst van de bezoekers van het station (Station Europapark, studie modal split, december 2007). De studie geeft aan dat aan de Helperzoomzijde dagelijks 465 bezoekers per fiets kunnen worden verwacht (930 bewegingen per etmaal, in- en uitstap) en aan de Europaparkzijde dagelijks 350 bezoekers per fiets. Aan de Helperzoomzijde wordt ruimte gereserveerd voor een stalling voor 300 fietsen bij aanleg, uitbreidbaar tot 430. Aan de Europaparkzijde is in de openbare ruimte plaats voor ruim 175 stuks. Ook deze kan eventueel verder in de openbare ruimte aan deze zijde van het station worden uitgebreid. Een mogelijkheid is ook dat er in of onder de bouwblokken rondom het plein extra stallingsgelegenheid (mogelijk bewaakt, betaald) wordt gerealiseerd.

De route voor fietsers en voetgangers via de stationstunnel heeft in oost-westrichting een functie als verbinding tussen wijken, maar is in noord-zuidrichting op stedelijk niveau van belang. De fietsroute die van zuid naar noord loopt, nu nog via de Helperzoom en de overweg in de Esperantostraat, maakt deel uit van het hoofdfietsnetwerk in de stad. Met circa 10.000 fietsers per dag is dit één van de belangrijkste fietsroutes in Groningen, vergelijkbaar met de Hereweg en de Korreweg. NS en Arriva willen de frequentie van rijden sterk gaan verhogen op het spoortraject rond station Europapark. Deze verhoging kan (conform de nieuwe Spoorwegwet) leiden tot sluiting van de bestaande spoorwegovergang Esperantostraat-Helperzoom voor fiets- en autoverkeer. Daarmee wordt een knip gelegd in de fietsroute van de zuidelijke wijken richting het centrum van de stad. De fietsroute door de stationstunnel dient als vervanging van die over de overweg tussen Helperzoom en Esperantostraat. Zolang deze overweg nog open is, is de verwachting dat circa 6.000 fietsers gebruik zullen maken van de nieuwe route door de tunnel. Mocht de overweg worden gesloten, dan stijgt dit naar ongeveer 12.000.

De eisen aan veiligheid, comfort (hellingspercentages) en ruimtelijke kwaliteit van de fietsroute zijn hoog. De gemeente Groningen zet dan ook in op een hoogwaardige vormgeving van hellingen en tunnel. Deze wijziging heeft tot een nieuw ontwerp geleid.

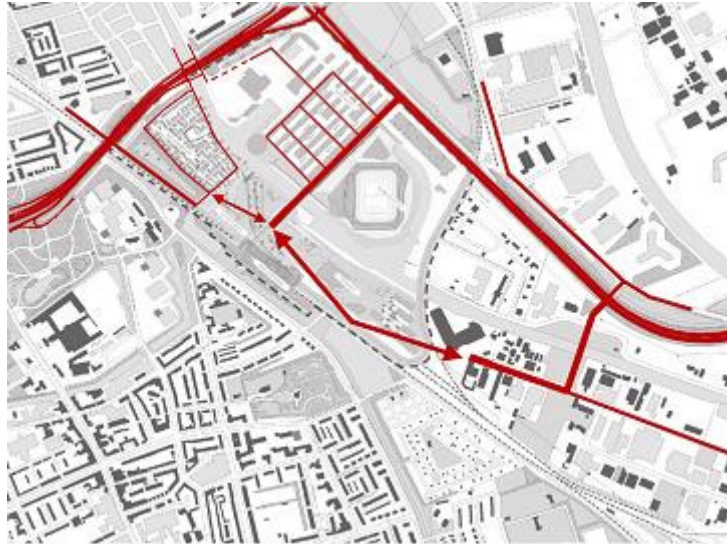


Afb. 9 Herkomst bezoekers station Europapark en aantal fietsers tunnel (aantal personen per etmaal)

Autoverkeer

De P+R-faciliteit bij het station was in 2000 gedacht in de open lucht, half verdiept in de te dempen koelwaterarm van de Hunzencentrale. Daar was ruimte voor 160 plaatsen. Uit onderzoek is gebleken dat de herontwikkeling van de koelwaterarm naar een parkeerfunctie technisch en financieel zeer onverstandig is. Vandaar dat gezocht wordt naar een combinatie van P+R met parkeren voor andere functies in de bouwblokken rondom het station. Deze optie wordt meegenomen bij de uitwerking van het Helperpark.

De ontsluiting van het stationsgebied aan Europaparkzijde gebeurt vanaf de Boumaboulevard. Deze maakt deel uit van het hoofdwegennet in de stad (50 km/h) en zal op de lange termijn worden verbonden met de Duinkerkenstraat. De Verlengde Lodewijkstraat zorgt voor een directe verbinding van de buurt De Linie met het station (30 km/h).



Afb. 10 Auto-ontsluiting

4.3 Groenconcept

Het stationsgebied kent een meer stenige, stedelijke zijde aan het Europapark en een groenere, informele zijde aan de Helperzoom.

Aan de Europaparkzijde zal de Boumaboulevard begeleid worden door laanbeplanting en beperkt het groen zich tot een reeks plantvakken op het stationsplein.

Aan de Helperzoomzijde is meer ruimte voor groen. Langs het spoor is dat groen dicht van karakter: er wordt een bos- en struweelstrook met een breedte van ca. 10 meter gerealiseerd. Deze ligt zowel ten zuiden als ten noorden van de stationstunnel. Daarvoor ligt een opener, meer parkachtige zone, die bestaat uit boomgroepen in gras. Tussen de Helperzoom en de fietsroute naar de stationstunnel loopt het groene talud flauw af naar beneden. Het wordt met bollen, enkele plantvakken en (hogerop) bomen in gras ingevuld.

In de uitwerking van de plannen voor het station is veel aandacht besteed aan het handhaven van de ecologische verbingszone, deel uitmakend van de Stedelijke Ecologische Structuur van Groningen. De dicht beplante struweelzone langs de rand van het spoor, op afstand van de drukke Helperzoom, vervult daartoe een belangrijke functie. Dichter naar de Helperzoom toe is het beplantingsbeeld opener, maar wordt er wél voor gezorgd dat de boomkruinen elkaar zoveel mogelijk raken. Ook dat is van belang voor de soorten (vleermuis, eekhoorn) die hier voorkomen.

Ook van groot belang voor het functioneren van de ecologische verbinding is overwinnen van barrières:

- Ter hoogte van de barrière stationstunnel wordt een ecoduct aangelegd. Deze loopt parallel aan het spoor, langs de tunnelmond. Het ecoduct maakt deel uit van de tunnelconstructie.
- Ter hoogte van het Helperdiepje worden langs de spoorbrug een faunapassage (looprichel) en fauna-uittreedplaatsen gerealiseerd.
- Op de overgang tussen het Helperdiep en balkgat kan een dam worden aangelegd, in te planten met struweel, om de verbinding tussen het groen langs het spoor, richting het Sterrebos te maken
- De zuidoever van het Helperdiep krijgt een plas/dras-oever. Ter hoogte van de autobrug en spoorbrug wordt een faunapassage in oost-westrichting aangelegd. Onder de Helperzoom komt een ecoduiker om de verbinding tussen beide delen van het Helperdiep tot stand te brengen.

Onderstaande afbeelding geeft het groenconcept weer. De bestaande bomen zijn hierop met een donkergroene kleur aangegeven, de lichtgroene gekleurde bomen zullen worden aangeplant. Op de plaats van de pijl wordt het ecoduct aangelegd.



Afb. 11 Groenconcept

Hoofdstuk 5 Randvoorwaarden

5.1 Milieu

5.1.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de milieu aspecten beschreven die relevant zijn voor het bestemmingsplan: geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid en duurzaamheid

5.1.2 Geluid

Spoorweglawaai

Er is sprake van een wijziging van een spoorweg zoals bedoeld in het Besluit geluidhinder. Om de effecten te bepalen van het realiseren van het station op de geluidssituatie is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar het rapport 'Groningen, station Europapark, Onderzoek geluidsaspecten, Update Besluit geluidhinder', Movares Nederland B.V., d.d. 18 juli 2007, Kenmerk RIK-BP-060029236\R10211A5BPA - Versie 2.0.

Woningen aan de Helperzoom

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de realisatie van het station leidt tot een toename van de te verwachten gevelbelasting van de woningen aan de Helperzoom en het kinderdagverblijf aan de Haydnlaan. Berekend is de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van de veranderingen aan het spoor samenhangend met de bouw van de het station Europapark, inclusief de verwachte groei van het treinverkeer. De toename bedraagt 3 à 5 dB.

Vervolgens is aanvullend onderzoek uitgevoerd om te bepalen op welke wijze deze toename is weg te nemen. Hieruit blijkt dat een combinatie van perronabsorptie en een geluidsscherm van 2 à 2,5 meter hoogte (lengte 450 meter) de toename kan wegnemen.

Deze maatregelen worden door het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

De Frontier en De Linie

Voor de nieuwbouw in het Europapark, De Frontier, wordt de gevel aan de spoorzijde uitgevoerd als een dove gevel. Hierdoor wordt de geluidsoverlast in de woningen zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast vallen dove gevels niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder.

De Frontier heeft tevens een afschermdende functie voor een groot aantal woningen in de achterliggende straten in De Linie. Dit geldt echter niet voor alle woningen. Voor de woningen die niet worden afgeschermd zijn met het oog op de vaststelling van het bestemmingsplan Europapark in 2002 al van rechtswege hogere waarden voor spoorweglawaai vastgesteld. De berekende waarden voor deze woningen overschrijden de destijds vastgestelde hogere waarden niet.

Woonwagenstandplaats

Voor de bestaande woonwagenstandplaats aan de Helperzoom is door gedeputeerde staten van Groningen bij besluit van 3 mei 2006, nr. 2006/4521, RP, een hogere waarde voor spoorweglawaai vastgesteld. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie toeneemt, maar wel binnen de eerder vastgestelde hogere waarde blijft.

Wegverkeerslawaai

Ten aanzien van wegverkeerslawaai is voor dit bestemmingsplan met name de situatie op de Helperzoom van belang. De Verlengde Lodewijksstraat betreft een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur en valt hierdoor niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder (bovendien zijn de aanliggende woningen aan de straatkant uitgevoerd met een dove gevel). Aan de Boumaboulevard liggen momenteel nog geen woningen¹.

¹ Volgens de plannen die momenteel in ontwikkeling zijn voor het Helperpark zullen mogelijk wel woningen langs de Boumaboulevard worden gerealiseerd. In het daarvoor op te stellen bestemmingsplan zal vanzelfsprekend rekening worden gehouden met zowel wegverkeerslawaai als spoorweglawaai.

Voor de Helperzoom betekent de realisatie van het station een lichte stijging van het aantal auto's. Verwacht wordt een toename van circa 120 personenauto's per etmaal en 120 bussen. De bussen rijden overigens niet tot het station, maar halteren voor de afslag naar de Haydnlaan en gaan vervolgens de Haydnlaan in.

Geringe toename wegverkeerslawaai vanwege het station

De toename van het wegverkeer vanwege de realisatie van het station Europapark veroorzaakt een geringe toename (maximaal 0,2 dB) van het wegverkeerslawaai voor de woningen aan de Helperzoom (dit geldt ook voor de huidige school en de woonwagenstandplaats).

Gezamenlijk met de autonome groei verwachten we in 2020 op de Helperzoom een toename van de geluidsbelasting van maximaal 0,7 dB.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de situatie op een deel van de Helperzoom de afgelopen periode is verbeterd. Een deel van het asfalt is namelijk vervangen door een stillere soort. Verwezen wordt verder naar de Notitie wegverkeerslawaai, Milieudienst gemeente Groningen, d.d. 24 april 2008.

Geen reconstructie inzake de Wet geluidhinder

In het kader van de Wet geluidhinder is getoetst of sprake is van een reconstructie. Voor de Wet geluidhinder is dat het geval indien sprake is van een wijziging waardoor de geluidsbelasting met 2 dB of meer omhoog gaat. Omdat hier sprake is van een maximale toename van 0,7 dB is hier geen sprake van een reconstructie.

5.1.3 Bodemkwaliteit

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 beoordeling van de bodemkwaliteit voor het bestemmingsplan gaat uit van een gebiedsbenadering en van de beschikbare gegevens op het moment van de inventarisatie. Individuele locaties zullen telkens opnieuw moeten worden beoordeeld op het aspect van geschiktheid.

Voor het plangebied is een inventarisatie van de bestaande gegevens met betrekking tot de milieuhygiënische bodemkwaliteit uitgevoerd. Hiertoe is het archief van de Stichting Bodemsanering NS geraadpleegd naar relevante bodemonderzoeken. Daarnaast zijn bij het Waterschap Hunze en Aa's gegevens opgevraagd met betrekking tot de slibkwaliteit in de waterpartijen ten zuidwesten van het toekomstig station. Dit in verband met de noodzaak tot demping van een deel van de waterpartijen ten behoeve van de bouw van de halte. Tevens is de gemeentelijke registratie van bodemkwaliteitsgegevens Globis geraadpleegd.

Uit bovengenoemde onderzoeken komt naar voren dat de toplaag van de bodem van de locatie over het algemeen licht verontreinigd is met PAK, zware metalen en minerale olie. Dergelijke verontreinigingen worden regelmatig op en langs spoorbanen aangetroffen en zijn terug te voeren op spoorse activiteiten in heden en verleden. Het grondwater is over het algemeen licht verontreinigd met voornamelijk arseen en/of chroom. De verhoogde metaalgehalten hebben vermoedelijk een natuurlijke oorzaak.

Ter plaatse van het voormalig emplacement (boring B46) is in de ondergrond een sterke koperverontreiniging aangetroffen, met een geschatte omvang van maximaal 50 m³. De verontreiniging maakt deel uit van een geval van ernstige bodemverontreiniging voor zover het NS-grondgebied betreft, namelijk geval 'NS-emplacement Groningen'. Er is geen sprake van humane, ecologische of verspreidingsrisico's. Voor het geval is onlangs een raamsaneringsplan opgesteld.

Binnen het plangebied bevindt zich volgens de nu bekende informatie, die is opgenomen in Globis, één locatie die verdacht is van ernstige bodemverontreiniging, waarvoor zorgmaatregelen gelden. Dit betreft een gebied met een grote oppervlakte. Een groot deel van het plangebied ligt binnen deze locatie. Er is bekeken of er een sanering heeft plaatsgevonden en of er na sanering nog zorgmaatregelen gelden volgens Globis. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Locaties met een ernstige bodemverontreiniging volgens Globis

Globislocatie	Naam	Beoordeling verontreiniging	Sanering uitgevoerd?	Zorg na sanering?
GR001400129	Winschoterdiep 50-52 Helpmancomplex	Ernstig	Deels	1, 3 en 4
Zorgmaatregelen en gebruiksbepalingen na sanering 1. bestemmingswijzigingen melden bij bevoegd gezag Wbb 2. leeflaag in stand houden 3. verharding in stand houden 4. monitoring grondwater 5. verbod graafactiviteiten 6. grondwateronttrekkingssysteem aanwezig				

In het gebied bevinden zich verder ophogingen, dempingen en andere bronnen van verontreiniging, waardoor de bodem plaatselijk verontreinigd kan zijn. Ook bevinden zich werken in het plangebied waarin licht verontreinigde grond is toegepast.

Als gevolg van jarenlange activiteiten kan de bodem belast zijn met een diffuse, niet tot een bron te herleiden, bodemverontreiniging. Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Groningen blijkt dat de bodem van het plangebied belast is met diffuse bodemverontreiniging. De verhoogde waarden zijn van invloed op de voorwaarden voor hergebruik van grond.

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

Voor meer informatie wordt verwezen naar het rapport 'Inventarisatie bodemkwaliteitsgegevens plangebied Station Europapark, gemeente Groningen', Milieudienst gemeente Groningen, d.d. 26 mei 2008.

Conclusie

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

5.1.4 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit² geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). 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.

Voor het bestemmingsplan 'Station Europapark' is nagegaan wat de concentraties zijn van de genoemde luchtverontreinigende stoffen en of er luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. Hierbij is gekeken naar de huidige situatie (2006) en naar de jaren 2010 en 2020. De concentraties zijn berekend voor de vijf meest drukke wegen in het plangebied, te weten: de Europaweg, de Helperzoom, de Verlengde Lodewijkstraat, de Boumaboulevard en de Zuidelijke ringweg. Als input voor de berekeningen zijn verkeerscijfers gebruikt uit het verkeersmodel Regio Groningen - Assen (RGA), versie 1.2.

² De Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

Conclusie

Alle onderzochte situaties voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen. Dit betekent, dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het station Europapark. Voor een toelichting/onderbouwing wordt verwezen naar de Notitie luchtkwaliteit ten behoeve van het bestemmingsplan Station Europapark, Milieudienst gemeente Groningen, d.d. 28 mei 2008.

5.1.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het overlijdensrisico voor personen (de risico-ontvangers) als gevolg van ongevallen met gevaarlijke stoffen en de bescherming hiertegen. Veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). De veiligheidsrisico's worden veroorzaakt door risicovolle inrichtingen en door het vervoer van gevaarlijke stoffen (via weg, spoor, water, of buisleidingen), de zogenaamde risicobronnen.

Voor het bestemmingsplan is één risicobron van invloed. Het betreft het spoor zelf, over het traject Onnen-Groningen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Daarnaast zijn er geen andere risicobronnen van invloed voor het plangebied.

Het toekomstige station betreft een beperkt kwetsbaar object. Passagiersstations en andere objecten over of naast een (spoor)weg, die een functionele binding hebben met de risico opleverende activiteit worden in bijlage 2, hoofdstuk II, lid j van de 'Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen'(2004, Ministeries van VW, BZK en VROM) gedefinieerd als beperkt kwetsbare objecten. Als gevolg hiervan zijn de grenswaarden van het plaatsgebonden risico niet van toepassing. Het plaatsgebonden risico voor dit traject wordt ook niet veranderd door de vestiging van het station. Bij de risicobepaling voor het groepsrisico wordt geen rekening gehouden met mensen die zich op de route bevinden (in auto's, treinen en op schepen). Bij stations worden verder wachtende reizigers ook niet meegerekend in de risicoberekeningen. Het groepsrisico is daarom niet van toepassing op het bestemmingsplan. De geplande ontwikkelingen leidt daarom niet tot een meetbare toename van het groepsrisico. Er behoeft daarom ook geen verantwoording te worden gegeven. Het groepsrisico voor de omgeving van het plangebied is op dit moment relatief laag en beneden de oriëntatiewaarde (prognose ProRail 2003).

Het geplande station betreft geen groot emplacement. Het aantal mensen dat er gemiddeld zal verblijven, is niet hoog. De gemiddelde verblijfsduur van de afzonderlijke personen op het station is relatief kort. Indien zich een ongeluk met het vervoer van gevaarlijke stoffen voordoet, kunnen de mensen die zich op dat moment op het station ophouden wel slachtoffer worden. Het toekomstige stationsgebied is overigens wel goed bereikbaar voor de hulpverleningsdiensten.

De geplande vestiging van een station en de verlegging van het zuidelijk spoor hebben overigens invloed op het treinverkeer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied moet met de veranderde omstandigheden rekening worden gehouden. Bij toekomstige risicoberekeningen dient het station mee te worden genomen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

5.1.6 Bedrijvigheid

Het station valt onder de werkingssfeer van de Wet Milieubeheer. De nadere uitwerking van het bestemmingsplan zal op zodanige wijze moeten gebeuren, dat voldaan wordt aan de voorschriften die vanuit de Wet milieubeheer van toepassing zijn.

5.1.7 Duurzaamheid

De gemeente heeft hoge ambities als het gaat om duurzaamheid. Bij een bestemmingsplan voor een treinstation gaat het dan vanzelfsprekend in eerste instantie om het stimuleren van het gebruik van de trein, niet alleen voor de mensen die werken en wonen in het Europapark en de bezoekers van dit gebied, maar ook voor de andere omliggende gebieden (bijv. Kempkensberg en Helpman). Daarnaast wordt het gebruik van de bus gestimuleerd. Er komen bushaltes aan beide zijden van het station en er komt een P+R Citybussysteem.

Een ander belangrijk onderdeel van het plan is het realiseren van een fietsverbinding tussen Europapark en Groningen Zuid, die onderdeel uitmaakt van één van de hoofdfietsroutes in de stad. In paragraaf 4.2 is bovenstaande uitgebreid toegelicht.

Een geheel ander duurzaamheidsaspect betreft ecologie. Zoals in de paragrafen 3.3 en 4.3 is aangegeven maakt het plangebied deel uit van de Stedelijke Ecologische Structuur. Daarbij zijn tevens aanbevelingen opgenomen om deze functie te behouden.

5.2 Waterbeheer

Algemeen

Wettelijke verplichting is dat in een bestemmingsplan een waterparagraaf opgenomen moet worden. In deze waterparagraaf dienen het wateradvies, het proces van de gevolgde watertoets, de effecten van het bestemmingsplan op de waterhuishouding, de gemaakte afwegingen en eventuele compenserende maatregelen te worden vastgelegd.

Bodemopbouw

De bodemopbouw ter plaatse van het nieuwe station en zijn directe omgeving is als volgt:

Bodemopbouw

Globale diepte (m-mv)	grondsoort	Geohydrologische eenheid	Lithostratigrafische eenheid
0 – 3	Klei, veen	Deklaag	Holoceen, Westlandformatie
3 – 5	Fijn zand	1 ^e watervoerend pakket	Formatie van Twente
5 – 8	Keileem	1 ^e scheidende laag	Formatie van Drenthe
8 – 90	Fijn en grof zand	2 ^e /3 ^e watervoerend pakket	Eemformatie, Formatie van Peelo

Het diepe (freatisch) grondwater onder het gebied stroomt globaal in noord- tot noordoostelijke richting. Hetzelfde geldt voor de grondwaterstromingsrichting in het eerste watervoerend pakket (het ondiepe grondwater). De bodemstructuur is deels waterdoorlatend, d.w.z. dat hemelwater ter plaatse wegzijgt.

Waterbodemkwaliteit

Door de gemeente Groningen is onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van het slib in de watergangen binnen het plangebied. In de zuidelijke vijver heeft het slib een kwaliteitsklasse 2. Dit slib mag binnen 20 meter op de kant verspreid worden.

De gemeente heeft een baggerplan opgesteld voor de waterpartijen in de stad. De beide vijvers in de Helperzoom nabij de stationslocatie zijn hier echter niet in opgenomen. Het onderhoud aan de zuidelijke vijver is in beheer bij het waterschap Hunze en Aa's. De noordelijke vijver is particulier eigendom.

Conclusie

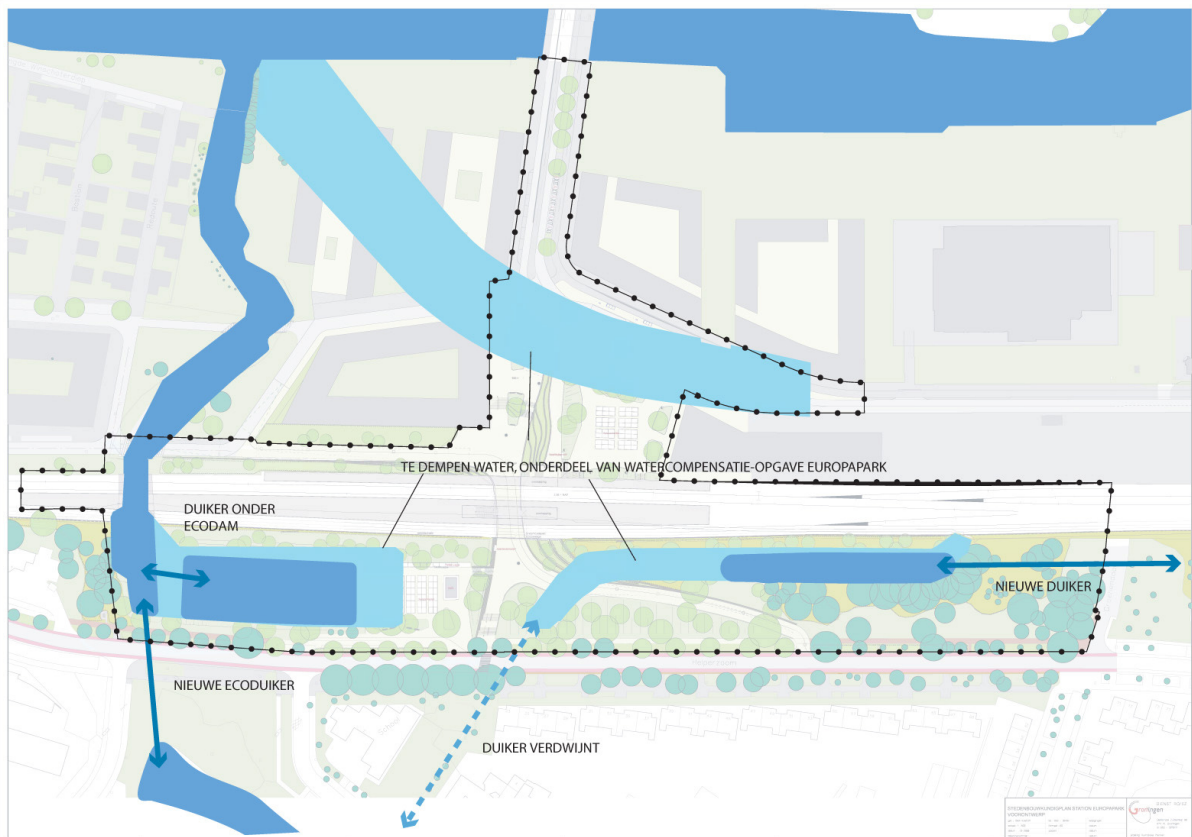
De bodem-, grondwater- en slibkwaliteit ter plaatse vormt geen belemmering voor de aanleg van het station Europapark.

Watertoets

De watertoets is het werkproces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van ruimtelijke plannen en besluiten door het bevoegd gezag.

Voor het oppervlaktewater en het grondwater rond het station Europapark is het Waterschap Hunze en Aa's bevoegd gezag. Van de initiatiefnemer (gemeente) wordt verwacht dat deze in een vroeg stadium van de planvorming contact legt met het bevoegd gezag en samen de plannen uitwerkt.

Hiertoe geeft de waterbeheerder een wateradvies aan de initiatiefnemer.



Afb. 12 Station met te behouden en te dempen waterpartijen

In de plannen dient rekening gehouden te worden met:

- Het reserveren van voldoende ruimte voor water (door berging, infiltratie, aan- en afvoer);
- Aandacht voor effecten op de waterkwaliteit (lozingen, uitlogende bouwmaterialen, etc.);
- Aandacht voor het grondwater (zowel kwaliteit als kwantiteit).

Watertoets binnen het project station Europapark

Voorafgaande aan de opstelling van dit bestemmingsplan is het eerste deel van de watertoets doorlopen. Hiertoe is op 30 januari 2006 een bijeenkomst belegd, waarin de waterbeheerders (provincie en waterschap), gemeente en ProRail elkaar hebben geïnformeerd over de plannen en waarin de waterbelangen zijn ingebracht, alsmede kansen en knelpunten die zich kunnen voordoen.

Beleid waterschap

Het uitgangspunt van het waterschap is het behoud van het watersysteem en het bergend vermogen ervan. Het dempen van sloten en het aanleggen van dammen en duikers wordt niet toegestaan, tenzij de afvoer en berging wordt gecompenseerd. In nieuwe stedelijke gebieden dient het watersysteem zodanig aangelegd te worden dat wateroverlast voorkomen wordt. Door de toename van het verharde oppervlak zal neerslagwater sneller tot afvoer komen. Dit veroorzaakt pieken in de waterafvoer. Om het afwentelen van problemen te voorkomen dient de afvoer in de nieuwe situatie de huidige maatgevende afvoer niet te overschrijden.

Het waterschap Hunze en Aa's hanteert de volgende beleidsregel inzake het dempen van sloten:

Dempen van sloten wordt toegestaan mits de maatgevende afvoer in de nieuwe situatie niet groter is dan de huidige maatgevende afvoer. Daarnaast mogen omliggende functies niet nadelig worden beïnvloed door de verhoging van grondwaterstanden ten gevolge van het dempen van sloten.

Wanneer niet wordt voldaan aan één van bovenstaande voorwaarden, dan dienen bij het dempen van sloten compenserende maatregelen te worden genomen om alsnog aan de voorwaarden te voldoen.

Tijdens het overleg van 30 januari 2006 zijn de volgende afspraken gemaakt:

Afspraken waterhuishouding

Het water van de noordelijke vijver watert af via een duiker onder de Helperzoom. Wanneer de toegang voor de onderdoorgang bij het station wordt gerealiseerd zal deze duiker zijn functie verliezen. Een mogelijke oplossing is om in zuidelijke richting een duiker te leggen naar het overige water in de Helperzoom. De gemeente zal een waterhuishoudkundig plan uitwerken³.

Keurontheffing

Door het waterschap wordt aangegeven dat een sterke voorkeur bestaat voor één ontheffing voor het gehele stationsgebied en dus ook voor de ontvangst van één aanvraag voor een keurontheffing. Het is geen probleem als het werk gefaseerd wordt uitgevoerd. Wel moet het werk starten binnen één jaar na de verleende ontheffing.

Bemaling

Bij het toepassen van een bemaling zal er een volledig bemalingsplan gemaakt moeten worden. Het waterschap spreekt een voorkeur uit voor de zuidelijke waterpartij als definitieve lozingsplaats ten behoeve van de bouw van de onderdoorgang. Deze kan een mogelijke bergingsfunctie krijgen.

Kunstwerk

De brug over het Helperdiep dient te worden verbreed ten behoeve van de spoorverbreding. Er zijn geen speciale eisen gesteld aan afmetingen. De waterafvoer moet gegarandeerd blijven. De uitbreiding van de duiker kan in dezelfde aanvraag voor de keurontheffing meegenomen worden als die voor het grondwerk.

Waterhuishouding station Europapark

De waterpartijen in de Helperzoom liggen binnen een beheersgebied waarvan het waterpeil op 0,55 m. + N.A.P. wordt gehouden. Binnen het peilgebied hebben ze de functie van hoofdwatergang. Het gemengde rioolsysteem van de wijk stort regelmatig op deze waterpartijen over.

De noordelijke waterpartij (balkgat) staat via de spoorbrug in verbinding met de watergangen ten noordoosten van de spoorlijn (Helperdiep). De afwatering van de zuidelijke waterpartij vindt plaats via een lange duiker verbonden met het water langs de Haydnlaan-Bachkade. Beide waterpartijen langs het spoor staan niet in directe verbinding met elkaar.

De duiker tussen de kop van de zuidelijke waterpartij en het Helperdiep maakte vroeger deel uit van het koelcircuit van de voormalige Hunzencentrale. Dit circuit bestaat echter niet meer; de voormalige koelwaterinlaat van de Hunzencentrale is gedempt en de verbinding tussen de voormalige centrale en de waterpartij aan de andere zijde van het spoor is gedicht met beton. Via de duiker aan de noordwestzijde is de waterpartij onderdeel geworden van het stedelijk water, zij heeft geen boezemfunctie meer.

Het gedeeltelijk dempen van het uiteinde van de zuidelijke waterpartij veroorzaakt aldus een probleem. De duiker aan de noordwestzijde is de enige overgebleven toe- en afvoermogelijkheid voor water. Er dient dus een andere afvoermogelijkheid te worden gecreëerd. Dat zou logischerwijs naar een aangrenzende waterpartij (ten zuiden van de waterpartij in kwestie) zijn. Hierover moet een nadere keuze worden gemaakt in overleg met het waterschap.

De spoorbrug dient, zoals gezegd, te worden verbreed ten behoeve van de spoorverbreding. Het waterschap heeft geen speciale eisen gesteld aan de afmetingen. De waterafvoer moet in ieder geval gegarandeerd blijven

³ Referentie: 'Stationslocatie Europapark - invulling water', door Ingenieursbureau Gemeente Groningen, d.d. 22 februari 2006.



Afb. 13 Huidige waterhuishouding t.p.v. station Europapark

Oppervlaktewaterkwaliteit

Door het spoorverkeer worden verschillende milieuschadelijke stoffen verspreid, met name microverontreinigingen als zware metalen en minerale olie. Deze stoffen worden vooral door diffuse verspreiding via de lucht verspreid en komen vervolgens door middel van depositie in de omgeving van het spoor terecht. Via afstromend water (*run-off*) van kunstwerken als bruggen, viaducten en stations/haltes komen milieuvreemde stoffen in oppervlaktewater terecht.

Wvo-vergunning

Het is gebruikelijk dat er voor nieuwe kunstwerken door het waterschap in eerste instantie een tijdelijke vergunning ingevolge de Wet verontreiniging oppervlaktewater (Wvo) wordt afgegeven. In zo'n tijdelijke vergunning is de bepaling opgenomen dat 3 maanden na de ingebruikname van het kunstwerk een onderzoeks- en saneringsplan met betrekking tot het emissiespoor dient te worden overlegd aan het waterschap. Dit betreft onderzoek naar en sanering van de te verwachten probleemstoffen. In eerste instantie dient onderzoek te worden verricht naar de aard en omvang van de lozing (emissie). Op basis van de onderzoeksresultaten kunnen vervolgens saneringsmaatregelen worden getroffen. Een en ander zal op termijn uitmonden in een definitieve Wvo-vergunning voor het kunstwerk.

Conclusie

De bouw van station Europapark brengt een wijziging in de waterhuishouding met zich mee. De zuidelijke waterpartij in het plangebied in de Helperzoom gaat mogelijk afwateren op een zuidwestelijk aangrenzende vijver buiten het plangebied. Haar boezemfunctie gaat verloren.

Het verlies aan oppervlaktewater en de toename van verhard oppervlak als gevolg van de aanleg van station Europapark dient gecompenseerd te worden. De compensatie kan worden meegenomen in de algehele compensatie voor plan Europapark.

Er zijn nog geen eisen geformuleerd aan de kwaliteit van het te lozen hemelwater. Deze zullen op termijn in de tijdelijke en vervolgens definitieve Wvo-vergunning voor het kunstwerk worden opgenomen.

5.3 Archeologie

Recente opgravingen in de directe omgeving leverden diverse sporen op uit de jonge steentijd/bronstijd, de vroege ijzertijd tot Romeinse tijd, de middeleeuwen en de periode na 1600. In paragraaf 2.1. is hierop al ingegaan. De aanwezigheid en kwaliteit van de aangetroffen archeologische sporen genereren een hoge verwachtingswaarde voor terreinen in de directe omgeving, zoals de stationslocatie. Dit wordt versterkt doordat de aangetroffen sporen in De Linie op een redelijke diepte (ca 1-2 meter onder maaiveld) liggen, waardoor het waarschijnlijk is dat het archeologisch materiaal ondanks de vele vergravingen, die op of rondom de stationslocatie hebben plaatsgevonden, nog aanwezig is. Een inventariserend vooronderzoek met behulp van boringen is daarmee overbodig. Aanbevolen wordt door een gekwalificeerde instelling proefsleuven te laten graven, om de waarde van het archeologisch archief te bepalen (5% van het oppervlak van het bouwplan). Daarbij dient te worden gelet op sporen en vondstmateriaal uit de jonge steentijd/bronstijd, uit de ijzertijd en middeleeuwen en uit de periode tussen 1600 en de late 19e eeuw. Op basis van de resultaten van het vooronderzoek bepaalt de gemeente of een definitieve opgraving noodzakelijk is, of niet. Het programma van eisen voor het vooronderzoek en voor een eventuele definitieve opgraving worden door de gemeente Groningen vooraf beoordeeld en vastgesteld.

5.4 Boom Effect Analyse

Inleiding

In het kader van de planvorming heeft de afdeling Ingenieursbureau Gemeente Groningen opdracht gegeven het plangebied te inventariseren. De inventarisatie is op 13 januari 2006 door de afdeling Wijkbeheer van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken van de gemeente Groningen geleverd en op 16 mei 2008 geactualiseerd. Het betreft een inventarisatie die op basis van de VTA-methode is gemaakt. VTA staat voor Visual Tree Assessment, een visuele boombeoordeling. Voorts zijn alle bomen in het plangebied door de afdeling Geo-Informatie van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken van de gemeente Groningen ingemeten. Op basis hiervan is een Boom Effect Analyse⁴ opgesteld. Hierin zijn de in het plangebied aanwezige bomen op nummer gerangschikt en beschreven en is aangegeven welke gevolgen het plan heeft voor het bestaand groen.

De eerder opgestelde groeninventarisaties dienden tevens als onderlegger voor het maken van een groenontwerp (datum: 27 mei 2008).

Inventarisatie

Het groen in het te ontwikkelen terrein bestaat uit:

- één monumentale boom (els nummer 79),
- zeven monumentale iepen (nummers 211 tot en met 217),
- laanbomen langs de Helperzoom,

⁴ Boom Effect Analyse Bestemmingsplan Station Europapark d.d. 11 juni 2008, Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken, Directie Projectontwikkeling, afdeling Ingenieursbureau Gemeente Groningen.

- groepen bomen in beplanting en gras,
- grasveld met solitaire bomen,
- houtopstanden bestaand uit bosplantsoen en heesters en
- watergangen.

Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de Boom Effect Analyse d.d. 11 juni 2008.

Gevolgen

Het realiseren van het bestemmingsplan heeft voor het bestaand groen de volgende consequenties:

- kappen bomen stam $\varnothing < 20\text{cm}$: 5 stuks,
- kappen monumentale els $\varnothing > 20\text{cm}$: 1 stuks,
- kappen bomen stam $\varnothing > 20\text{cm}$: 64 stuks,
- verplanten kastanjes $\varnothing > 20\text{cm}$. 7 stuks (indien mogelijk)
- verwijderen houtopstanden: 10050 m² (bosplantsoen 9285 m²/heesters 765m² en ca 21 dennen).

De genoemde hoeveelheden zijn op basis van het groenontwerp d.d. 27 mei 2008. De uiteindelijke definitieve hoeveelheden kunnen in positieve of negatieve zin van deze aantallen afwijken, omdat de Boom Effect Analyse geschreven is in een globale planfase.

Aanbevelingen

Voor de planontwikkeling gelden de volgende aanbevelingen:

- herstellen en aanvullen van de bestaande boomstructuur langs de Helperzoom;
- maken groenontwerp;
- handhaven monumentale iepen (nummers 211 t/m 217);
- aanbrengen compensatie door nieuwe bomen te planten tussen spoor en Helperzoom: minimaal 35 stuks⁵;
- aanbrengen compensatie door nieuwe bomen te planten in het toekomstige Helperpark: 35 stuks;
- planten van bosplantsoen in de plantstroken tussen vijvers en spoor (deels vervanging van de vakken E en H);
- op termijn (na 2015) de populieren en wilgen met de nummers 116 tot en met 127, 129, 138, 140 tot en met 143, 150, 153 tot en met 156 en 158 in een fasering vervangen door duurzame soorten;
- om verdroging van bomen te voorkomen monitoring van de grondwaterstand en retourbemaling één groeiseizoen voor aanvang van de werkzaamheden en tijdens de uitvoering;
- de verplantbaarheid van kastanjes door een extern bureau nader laten onderzoeken.

Verplantbaarheid

In het plangebied staan 7 kastanjes die eventueel voor verplanting in aanmerking kunnen komen. De kastanjes kunnen in het plangebied langs de Helperzoom tussen fietspad en voetpad direct naar een definitieve standplaats worden verplant.

Indien deze bomen kunnen worden verplaatst dan moeten ze één groeiseizoen voor verplanting worden voorbereid. Een extern bureau onderzoekt het risico van verplanting in verband met de zeer agressieve landelijk heersende kastanjeziekte.

Monumentale bomen

In het plangebied staan 8 monumentale bomen (een els, nummer 79, en 7 iepen, nummers 211 tot en met 217). Aanvankelijk was het de bedoeling de els in het ontwerp inpasbaar te maken.

Naar aanleiding van de eerder opgestelde Boom Effect Analyse van 30 mei 2006 zijn, om handhaven mogelijk te maken, technische randvoorwaarden genoemd. Nieuwe beoordeling en inspectie begin 2008 en op 13 mei 2008 liet zien dat de boom in conditie achteruitgegaan is. Vanwege deze verslechterende conditie wordt de boom in het ontwerp vervangen.

De 7 monumentale iepen met de nummers 211 tot en met 217 aan de zuidwestzijde van de

⁵ T.a.v. de aanbevelingen onder D en E: In het ontwerp van 27 mei 2008 staan tussen het spoor en de Helperzoom in totaal 56 nieuwe bomen gepland. Uitwerking van dit ontwerp moet uitwijzen of dit aantal gehaald kan worden. Als er niet één op één gecompenseerd kan worden dan dient er elders, bijvoorbeeld in het Helperpark, aanvullend gecompenseerd te worden.

Helperzoom kunnen blijven staan door de geplande bushalte elders aan te leggen.

5.5 Ecologie

Biotopen

In de zone kunnen de volgende biotopen worden onderscheiden:

- bomen in verhardingen
- bomen in gazons
- bomen in singels
- bomen in heesterbegroeiingen
- bosplantsoen c.q. heesterbegroeiingen
- gazonpartijen
- sloten
- wateren c.q. vijvers
- kruidachtige planten.

Flora

In het gebied is in april 2004 floraonderzoek gedaan. Hierbij is een inventarisatie gemaakt van de aanwezige boomsoorten, struiken, kruidachtige planten, bolgewassen, voorjaarsbloeiërs en cultuurplanten. Gezien de biotopen lijkt de kans op het voorkomen van beschermde soorten zeer beperkt. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Natuurtoets Europapark Stationslocatie, K. van Nierop, Ingenieursbureau Gemeente Groningen, april 2004.

Fauna

Vogels

De Helperzoom en omgeving kent een grote vogelrijkdom. Het vogelringstation Helpman, dat aan de rand van het plangebied ligt, heeft in de periode 2002-2003 een 50-tal vogels geregistreerd, variërend van meer alledaagse soorten als de huismus, merel en vink tot de zeldzame vogels als grauwe vliegenvanger, de kleine bonte specht of de ijsvogel. In alle gevallen gaat het om beschermde soorten. De vangstgegevens leveren overigens geen compleet beeld op. Ook de boomklever, fazant, fuut, grote gele kwikstaart, grote lijster, kauw, kneu, kramsvogel, meerkoet, ransuil, spotvogel, Turkse tortel en visdief komen voor. De grauwe vliegenvanger, visdief, matkop, nachtegaal, rietzanger en ijsvogel zijn zeldzaam en hebben een "Rode Lijst"-status. Visdief en ijsvogel hebben een Europese status. Voor de visdief gaat het om foerageren en dan vooral op de grote plas aan het Helperpad en in het balkgat. De ijsvogel broedt waarschijnlijk langs het Helperdiep. Grauwe vliegenvanger en nachtegaal kunnen goed broedvogels zijn. De rietzanger is een doortrekker.

Werkzaamheden aan het groen en of het dempen van water moet buiten de broedperiode plaatsvinden. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Natuurtoets Europapark Stationslocatie.

Zoogdieren

Tijdens het veldonderzoek (april 2004) zijn in het gebied de volgende zoogdieren waargenomen: Aardmuis, bosmuis, dwergmuis, eekhoorn, egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, mol, rosse woelmuis, veldmuis, bunzing, wezel en hermelijn. De waarnemingsperiode is niet geheel representatief. Egel en eekhoorn worden regelmatig gesignaleerd. Voor de eekhoorn, een specifieke doelsoort, is het een belangrijke verbindingroute. Gezien de aanwezige biotopen en het volume aan groen kunnen de andere soorten worden verwacht. Alle genoemde soorten zijn beschermd. Voor de eekhoorn zal ontheffing moeten worden aangevraagd. De overige genoemde soorten zijn beschermd en vallen onder de algemene zorgplicht. Ontheffing behoeft niet te worden aangevraagd. Door middel van opgestelde werkprotocollen moet schade of vernietiging van genoemde soorten zoveel mogelijk worden voorkomen. Genoemde soorten zullen bij het handhaven en of ontwikkelen van nieuw gevarieerd groen na de herinrichting voldoende mogelijkheden behouden.

Verder kan de Helperzoom een interessant biotoop vormen voor vleermuizen. De bomenstructuur heeft naar alle waarschijnlijkheid betekenis als trek- of foerageerzone van vleermuizen. De kans op aanwezigheid van vleermuissoorten is daarom vrij groot. In het zoogdieronderzoek Europapark worden ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, watervleermuis, baardvleermuis en gewone

grootoorvleermuis als soorten voor de Helperzoom genoemd.

Het is daarom noodzakelijk om een nader vleermuisonderzoek uit te laten voeren.

Indien vaste verblijfsplaatsen worden vastgesteld zal ontheffing moeten worden aangevraagd. Voor de vleermuizen geldt dat de periode van kappen het beste tussen juli en oktober kan plaatsvinden.

Door het kappen van slechts enkele bomen in het algehele gebied zal het jacht en voedselgebied van de vleermuizen in potentie niet veranderen. Worden er meer bomen gekapt en groen verwijderd dan moet binnen dezelfde zone gecompenseerd worden door herplant.

De bredere watergang zal mogelijk een onderdeel van een foerageergebied van vleermuizen vormen, maar is waarschijnlijk geen essentiële schakel. Daarvoor is hij te klein.

Vissen en Amfibieën

Binnen het plangebied bevinden zich een vijver en een spoorloot. De vijver is grotendeels overgroeid door bomen en struiken en kent nauwelijks een oevervegetatie. Bovendien is het water zeer voedselrijk. Ditzelfde geldt voor de spoorloot. Deze is grotendeels dichtgegroeid. Tijdens onderzoek in april 2004 zijn geen vissen of sporen van vissen waargenomen. Het water heeft geen omvang en kenmerken voor een waardevol of omvangrijk visbestand. Tijdens de onderzoeksperiode zijn tevens geen amfibiesoorten of sporen daarvan (eisnoeren, eierklompen of kikkervisjes) aangetroffen. Dit betekent niet dat onderstaande soorten niet aanwezig kunnen zijn. Als zij aanwezig zijn zal het niet om populaties of deelpopulaties gaan, maar om enkele exemplaren. Mogelijk voorkomende amfibiesoorten zijn de groene kikker, de bruine kikker, de gewone pad en de kleine watersalamander. Dit zijn beschermde soorten.

Hoewel deze waterelementen op dit moment niet zo zeer van belang zijn als levensbiotoop zijn zij wel van belang als verbindend waterbiotoop op de Helperzoom. Dit is de belangrijkste functie van dit water.

Conclusies en aanbevelingen

1. In het kader van de Flora- en faunawet lijken er geen beschermde planten voor te komen. Aanvullend onderzoek in juni kan dit uitsluiten.
2. Alle vogelsoorten zijn beschermd. Voor werkzaamheden tijdens het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) dient op grond van de Flora- en faunawet ontheffing te worden aangevraagd. Daarbuiten kunnen werkzaamheden aan bomen en struiken worden verricht. Deze laatste periode wordt dan ook aanbevolen.
3. Er zijn geen vaste nest- of verblijfsplaatsen van zoogdieren vastgesteld. Toch is het voor de hand liggend dat binnen dit gebied algemene en enkele specifieke soorten voorkomen. Individuen, voortplantingsplaatsen en het leefgebied van individuen kunnen door de werkzaamheden worden geschaad. Als soort zullen zij echter in de directe omgeving kunnen blijven bestaan. Al deze soorten zijn beschermd. Aanbevolen wordt om door middel van werkprotocollen schadelijke effecten voor de voorkomende soorten te minimaliseren. (Wil men risico's in het kader van de Flora- en faunawet echt uitsluiten dan zou ontheffing kunnen worden aangevraagd).
4. Ten aanzien van vleermuizen lijken risico's aanwezig. Alle vleermuissoorten zijn beschermd. Gezien de omvang van het gebied, het gedrag van vleermuizen en het aantal bomen is de aanwezigheid van verblijfsplaatsen aannemelijk. Er verdwijnen grote bomen. Om risico's uit te sluiten is het raadzaam om een zogenaamde vleermuisscan bij de Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming aan te vragen. Op grond van de resultaten van dat onderzoek kan zonodig ontheffing worden aangevraagd of kunnen de werkzaamheden worden aangepast.
5. Het gebied vormt onderdeel van de Stedelijke Ecologische Structuur (zie kopje Stedelijke Ecologische Structuur), liggende in de zogenaamde Ecozone Zuid. De Helperzoom is daarin een essentiële verbindende zone die kwaliteit heeft doordat de hoofdbiotopen van de Hondsrug (bomen, struweel, grasland en water) hier in voldoende omvang voorkomen. Om deze functie te behouden zijn de volgende biotopen met minimum breedten gewenst:
 - a. bomen met struweel : 10 meter
 - b. (gazon) kruiden en zoom: 7 - 10 meter
 - c. water: 3 – 5 meter.
6. Om de barrièrewerking van de fiets-/voetgangerstunnel en de spoorbrug over het Helperdiep op te lossen verdient het aanbeveling om ter hoogte van de onderdoorgang naast het spoor een ecoduct

aan te leggen en de brug van een faunapassage (looprichel) en fauna-uittreedplaatsen te voorzien. (Zoals in paragraaf 4.3 is aangegeven, wordt hierin voorzien).

5.6 Kabels en leidingen

Langs de Helperzoom ligt een hogedrukgasleiding. Voorts bevindt zich aan deze zijde een gasverdeelstation. 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. Voor de ontwikkeling van de stationslocatie moet aan de Europaparkzijde langs de nieuwe infrastructuur een nieuw leidingentracé worden vastgesteld. Tevens dient de bestaande infrastructuur worden aangepast.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het voorliggend bestemmingsplan heeft, zoals in hoofdstuk 1 al werd opgemerkt, tot doel een planologische-juridische basis te scheppen voor de bouw van het nieuwe NS-station Europapark. Op zich is deze ontwikkeling al mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan 'Europapark'. In dat bestemmingsplan is het plangebied namelijk grotendeels bestemd tot 'Uit te werken stationsgebied'. Deze bestemming laat o.a. spoorwegen, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons toe. De bestemming dient door burgemeester en wethouders op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te worden uitgewerkt. Een dergelijk uitwerkingsplan is niet vastgesteld.

Ook de te bouwen tunnel is in overeenstemming met het huidige bestemmingsplan. De tunnel valt binnen een tweetal bestemmingen, te weten de bestemming 'Uit te werken stationsgebied' en de bestemming 'Groenvoorzieningen en Water'. Eerstgenoemde bestemming omvat tevens toegangs- en ontsluitingswegen, fiets- en voetpaden en additionele voorzieningen. De uitwerkingsregels schrijven voor dat bij de uitwerking o.m. de beschrijving in hoofdlijnen in acht dient te worden genomen. Daarin is aangegeven, dat de aanleg van een fietstunnel naar de woonwijk Helpman ter hoogte van het aan te leggen NS-station wordt voorgestaan. De bestemming 'Groenvoorzieningen en water' voorziet eveneens in voet- en fietspaden met additionele voorzieningen en laat bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten dienste daarvan toe.

Tijdens het ontwerpproces is het station als gevolg van spoorwegtechnische eisen enigszins in noordwestelijke richting opgeschoven. Daardoor komen de rails of het benodigde grondlichaam deels binnen de bestemming 'Plantsoen', vastgelegd in het bestemmingsplan 'Engelse Kamp', en deels binnen de bestemming 'Groenvoorzieningen en water', vastgelegd in het bestemmingsplan 'Europapark', te liggen. Deze bestemmingen laten geen spoorwegwerken toe. Geconcludeerd moet derhalve worden dat het onderhavige project via de uitwerkingsprocedure, opgenomen in het bestemmingsplan 'Europapark', niet kan worden gerealiseerd. Daarom worden de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen (partieel) herzien. Het voorliggende bestemmingsplan strekt hiertoe. Deels wordt hierin al voorzien door het bestemmingsplan 'Kempkensberg-Engelse Kamp e.o.', dat momenteel in procedure is. Hierin is aan de tot 'Plantsoen' bestemde gronden de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' gegeven.

Het onderhavige bestemmingsplan is gebaseerd op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In tegenstelling tot het huidige bestemmingsplan is in het nieuwe plan niet gekozen voor een uit te werken bestemming. Dit is niet nodig, nu de plannen voor het station, de tunnel en de openbare ruimte rondom het station voldoende concreet zijn. Daarmee kunnen met direct recht bouwvergunningen worden verleend.

Het bestemmingsplan bestaat uit een kaart, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangegeven, en regels en gaat vergezeld van een toelichting.

De in het plan voorkomende bestemmingen zijn: Groen, Verkeer, Verkeer-Railverkeer, Verkeer-Verblijfsgebied en Water. Een toelichting op deze bestemmingen is gegeven in paragraaf 6.3.

Het plan is opgesteld conform SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen) en het standaard-bestemmingsplan van de gemeente Groningen ('Strakke Plannen, Handboek Bestemmingsplannen Gemeente Groningen').

Het bestemmingsplan is volledig digitaal gemaakt. Het kan worden geraadpleegd via internet (www.bestemmingsplannen.groningen.nl).

6.2 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande (bestemmings)plannen. Deze worden geheel of gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan vervangen.

bestemmingsplan	vastgesteld door de gemeenteraad	goedgekeurd door gedeputeerde staten
bestemmingsplan 'Europapark'	18 december 2002, nr. 5n	5 augustus 2003, nr. 2003-00823/32/A.1, RP
bestemmingsplan 'Engelse Kamp'	6 januari 1969, nr. 12	3 februari 1970, nr. 2185/16, 2e afdeling

6.3 Artikelsgewijze toelichting

Inleidende bepalingen

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.

Bestemmingsbepalingen

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen omvat de hoofdgroenstructuur in het plangebied. Het gaat hier om de bestaande groenvoorzieningen langs de Helperzoom, die overblijven na realisatie van het station, de tunnel en de ingang van de tunnel vanaf de Helperzoom. Deze hebben niet alleen een landschappelijke functie. Ook ecologisch zijn ze van betekenis als verbindingzone. De bestemming Groen stelt deze veilig en maakt het mogelijk deze te versterken. Behalve o.a. groenvoorzieningen en waterpartijen laat de bestemming tevens fiets- en voetpaden toe. Door middel van laatstgenoemde functie wordt enige flexibiliteit in de begrenzing tussen de bestemmingen Groen en Verkeer-Verblijfsgebied aangebracht. Mocht bij de uitvoering blijken, dat het fietspad naar de tunnel niet helemaal binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied kan worden gerealiseerd, dan kan deze iets worden opgeschoven in de richting van de bestemming Groen.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming Verkeer omvat de hoofdverkeersstructuur in het plangebied. Het gaat hier om (een deel van) de Verlengde Lodewijkstraat en de Boumaboulevard. De bestemming maakt het mogelijk laatstgenoemde weg door te trekken in de richting van de Mediacentrale. Verder valt het aan te leggen fietspad tussen de tunnel en Verlengde Lodewijkstraat onder deze bestemming.

Artikel 6 Verkeer-Railverkeer

De bestemming Verkeer-Railverkeer omvat de bestaande spoorlijn Zwolle Groningen/Groningen-Nieuweschans. Tevens valt het te bouwen spoorwegstation onder deze bestemming. De bestemming laat de aanleg van de perrons toe en bouwwerken ten behoeve van het station, zoals overkappingen. 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 hoogte van deze gebouwen bedraagt volgens de plankaart 12 meter. Deze hoogte is gerelateerd aan N.A.P. Daarmee wordt afgeweken van de gebruikelijke wijze van meten, zoals gehanteerd in artikel 2, onder 2. De hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals overkappingen en geluidsschermen is geregeld in sublid 6.2.3. Lid 6.3, onder d, biedt de mogelijkheid om van de maximale hoogte ontheffing te verlenen met ten hoogste 4 meter.

Op grond van lid 6.6 zijn burgemeester en wethouders bevoegd de bestemming overeenkomstig artikel 3.6, lid 1, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening te wijzigen ten behoeve van horecabedrijven, detailhandel en zakelijke dienstverlening met een publieksgericht karakter. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om de vestiging van bijvoorbeeld een stationsrestaurant, kiosk, reisbureau of gemakswinkel mogelijk te maken. De uitoefening van de wijzigingsbevoegdheid is gebonden aan een aantal restricties. Horecabedrijven zijn uitsluitend toegestaan in de categorieën horeca-1, horeca-2 en horeca-3 (de inhoud van deze begrippen wordt verklaard in artikel 1). Voorts is de omvang van deze voorzieningen gelimiteerd tot een bedrijfsvloeroppervlakte van maximaal 150 m² per vestiging voor horecabedrijven en zakelijke dienstverlening of een winkelvloeroppervlakte van maximaal 150 m² per vestiging voor detailhandel. Overigens zijn burgemeester en wethouders bevoegd in het wijzigingsplan een ontheffingsbepaling als bedoeld in artikel 3.6, lid 1, onder c, van de Wet ruimtelijke ordening op te nemen, waardoor de maximale bedrijfs-, respectievelijk winkelvloeroppervlakte kan worden verruimd tot 300 m².

Artikel 7 Verkeer-Verblijfsgebied

De bestemming Verkeer-Verblijfsgebied heeft betrekking op de openbare ruimte in het plangebied. Het omvat de beide stationsvoorpleinen, het plein aan de zijde van de Helperzoom en het plein aan de zijde van het Europapark. 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-Verblijfsgebied ook parkeer- en fietsstallingsvoorzieningen toegestaan. Bij de parkeervoorzieningen gaat het o.a. om de aan te leggen kiss-and-ride -parkeerstrook langs de Helperzoom. Fietsstallingsvoorzieningen kunnen binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied aan beide zijden van het station worden gerealiseerd, in gebouwde vorm echter aan de zijde van de Helperzoom alleen tussen het gasverdeelstation en het balkgat. Dit gebied is daarom op de plankaart nader aangeduid als 'OV-station'. Om het meer groene karakter van het stationsplein aan deze zijde te handhaven, is het niet wenselijk om de situering van fietsstallinggebouwtjes vrij te laten. Aan de andere zijde van het station is dit, gezien het stedelijke karakter van het plein, minder een bezwaar. De bestemmingsomschrijving noemt verder ook nog de functie openbaar vervoersvoorzieningen. Hierbij kan gedacht worden aan bushaltes, maar ook aan bijvoorbeeld kaartautomaten voor het station. Op grond van lid 7.5 zijn burgemeester en wethouders bevoegd de bestemming overeenkomstig artikel 3.6, lid 1, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening te wijzigen ten behoeve van horecabedrijven, detailhandel en zakelijke dienstverlening met een publieksgericht karakter. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om de vestiging van bijvoorbeeld een stationsrestaurant, kiosk, reisbureau of gemakswinkel op het stationsvoorplein aan de zijde van het Europapark mogelijk te maken. De uitoefening van de wijzigingsbevoegdheid is gebonden aan een aantal restricties. In de eerste plaats is het gebied, waar deze wijzigingsbevoegdheid mag worden toegepast, beperkt tot de gronden met de aanduiding 'plein'. Verder is de toelaatbaarheid van horeca beperkt tot de categorieën horeca-1, horeca-2 en horeca-3 (zie voor de omschrijving van deze begrippen artikel 1). Voorts mag de omvang van een vestiging niet meer bedragen dan 150 m² bedrijfsvloeroppervlakte voor horecabedrijven en zakelijke dienstverlening of 150 m² verkoopvloeroppervlakte voor detailhandel. Overigens zijn burgemeester en wethouders bevoegd in het wijzigingsplan een ontheffingsbepaling als bedoeld in artikel 3.6, lid 1, onder c, van de Wet ruimtelijke ordening op te nemen, waardoor de maximale bedrijfs-, respectievelijk winkelvloeroppervlakte kan worden verruimd tot 300 m². Tevens is als voorwaarde gesteld, dat de wijzigingsbevoegdheid uitsluitend mag worden toegepast indien wordt voldaan aan de bij of krachtens de wet of de ministeriële circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' gestelde regels voor externe veiligheid. Deze voorwaarde houdt verband met het feit dat kantoren, horecavoorzieningen en winkels, die op grond van deze wijzigingsbevoegdheid kunnen worden toegelaten, worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar object. Hiervoor moet dus op grond van de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' in ieder geval de norm voor het plaatsgebonden risico in acht worden genomen. Bovendien kan de vestiging van één van de hier bedoelde voorzieningen leiden tot een toename van het groepsrisico. Hiervoor geldt een verantwoordingsplicht. Hieraan moet volgens de in sublid 7.5.1, onder e, neergelegde voorwaarde worden voldaan bij de vaststelling van het wijzigingsplan.

De circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' moet nog wettelijk worden verankerd. Bovendien is in de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen aangekondigd dat het landelijk basisnet wettelijke verankering krijgt. Wanneer dat gebeurt zal ook rekening moeten worden gehouden met een vaste veiligheidsafstand. De redactie van de in sublid 7.5.1, onder e, geformuleerde voorwaarde houdt rekening met deze mogelijke wijzigingen in wet- en regelgeving.

Artikel 8 Water

De bestemming Water omvat de bestaande waterpartij langs de Helperzoom, gelegen binnen het plangebied.

Algemene bepalingen

Artikel 9

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelbepaling. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 10

Dit artikel regelt de verhouding tussen het bestemmingsplan en de bouwverordening. Volgens artikel 9, lid 1, van de Woningwet blijven de voorschriften van de bouwverordening, voor zover deze niet overeenstemmen met de voorschriften van het desbetreffende bestemmingsplan, buiten toepassing. Het tweede lid van dit wetsartikel bepaalt dat de voorschriften van de bouwverordening van toepassing blijven indien het desbetreffende bestemmingsplan geen voorschriften bevat, die hetzelfde onderwerp regelen, tenzij het desbetreffende bestemmingsplan anders bepaalt. Artikel 10 van de planregels is hierop gebaseerd.

Artikel 11

Dit artikel bevat een interpretatieve gebruiksbepaling. Het algemeen gebruiksverbod zelf is opgenomen in artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening (zie hierna onder algemeen gebruiksverbod).

Artikel 12

Dit artikel bevat enkele ontheffingsbepalingen, die op alle bestemmingen in het plangebied van toepassing zijn.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 13

In dit artikel wordt de overtreding van het in een aantal bestemmingsbepalingen neergelegde verbod om zonder aanlegvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren aangeduid als een strafbaar feit. Dit is nodig, omdat artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten ten aanzien van een overtreding van artikel 3.3. van de Wet ruimtelijke ordening een expliciete strafbaarstelling in het bestemmingsplan eist.

Artikel 14

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

Artikel 15

Dit artikel bevat de zogenaamde citeerbepaling.

Algemeen gebruiksverbod

Dit bestemmingsplan bevat geen algemeen gebruiksverbod. Artikel 7.10 van de Wet ruimtelijke ordening voorziet hierin thans. Deze gebruiksbepaling heeft rechtstreekse werking.

Het volledige artikel luidt:

Artikel 7.10

1. Het is verboden gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met een bestemmingsplan, een projectbesluit daaronder begrepen, een beheersverordening, een besluit als bedoeld in artikel 3.40, 3.41 of 3.42, een voorbereidingsbesluit voor zover hierbij toepassing is gegeven aan het derde of vierde lid, een provinciale verordening of een algemene maatregel van bestuur, voor zover hierbij toepassing is gegeven aan artikel 4.1, derde of vijfde lid, onderscheidenlijk 4.3, derde of vierde lid, of een aanwijzing voor zover hierbij toepassing is gegeven aan artikel 4.2, derde lid, onderscheidenlijk 4.4, derde lid.
2. Een gedraging in strijd met een voorschrift dat is verbonden aan een krachtens deze wet verleende vergunning of ontheffing is verboden.
3. Overtreding van een verbod als bedoeld in het eerste of tweede lid is een strafbaar feit.

Het derde lid stelt de overtreding van het algemene gebruiksverbod strafbaar. Ook deze strafbepaling hoeft dus niet meer in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Volgens artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten zijn overtredingen van voorschriften, gesteld bij of krachtens artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening, economisch delicten. Overtredingen van voorschriften, gesteld bij of krachtens artikel 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening, zijn in dit artikel eveneens aangemerkt als economische delicten, echter 'voor zover aangeduid als strafbare feiten'. Met het oog daarop voorziet, zoals hierboven al werd opgemerkt, artikel 12 in strafbaarstelling van het in het bestemmingsplan opgenomen verbod om zonder aanlegvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren.

Archeologische voorschriften

In paragraaf 2.1 bleek dat uit archeologisch onderzoek, dat in de onmiddellijke omgeving heeft plaatsgevonden, moet worden geconcludeerd dat de gronden in het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde hebben. Daarom is in de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen Groen, Verkeer, Verkeer-Verblijfsgebied en Verkeer-Railverkeer opgenomen, dat deze gronden mede zijn bestemd voor de bescherming van archeologische verwachtingswaarden. Met het oog daarop is in de daarbij behorende bestemmingsbepalingen een regel opgenomen, die het mogelijk maakt om de aanvrager van een reguliere bouwvergunning om het overleggen van een archeologisch rapport te vragen.

Daarnaast is volgens de toepasselijke bestemmingsbepalingen een aanlegvergunning vereist om te voorkomen dat aan de archeologische verwachtingswaarden van de genoemde gronden onevenredig afbreuk wordt gedaan. Dit aanlegvergunningstelsel is gebaseerd op artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 39 van de Monumentenwet 1988. Het vergunningvereiste is van toepassing op de volgende werken en werkzaamheden:

1. het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur, tenzij deze in het kader van onderzoek naar mogelijke archeologische sporen worden uitgevoerd;
2. het uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan 0,30 m, tenzij deze in het kader van onderzoek naar mogelijke archeologische sporen worden uitgevoerd;
3. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
4. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

Een aantal activiteiten zijn van de vergunningplicht uitgezonderd. O.a. is geen aanlegvergunning vereist voor werken en werkzaamheden tot een diepte kleiner dan 30 centimeter beneden maaiveld. Ook archeologisch onderzoek en opgravingen vallen buiten de vergunningplicht, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg. Een dergelijke deskundige kan de gemeentelijke archeoloog zijn, maar ook een gecertificeerd archeologisch onderzoeksbureau.

6.4 Plankaart

De plankaart bestaat uit één kaartblad met schaal 1:500. De naamgeving van de bestemmingen is conform SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen). Voor het overige is gebruik gemaakt van het handboek 'Strakke Plannen, Handboek Bestemmingsplannen Gemeente Groningen'. De plankaart geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid/exploitatie

Voor de bouw van het station is een kostenraming gemaakt. Gebleken is dat de uitgaven, die gemoeid zijn met de realisatie van het station, inclusief de tunnel, kunnen worden gedekt uit een reeds toegekende bijdrage ten laste van het Regiofonds Verkeer en Vervoer, een toegekende BIRK-subsidie, een toegezegde bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en een aanvullende bijdrage vanuit de gemeente.

Het bestemmingsplan voorziet niet in een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening. Weliswaar kunnen op grond van het bestemmingsplan op het station of het stationsvoorplein aan de zijde van het Europapark commerciële voorzieningen, zoals een stationsrestauratie, kiosk, reisbureau of gemakswinkel, mogelijk worden gemaakt, maar dit kan alleen door middel van een wijziging als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Uit artikel 6.12, leden 2 en 4, van de Wet ruimtelijke ordening volgt dat de verplichting een exploitatieplan vast te stellen in dat geval is gekoppeld aan de vaststelling van het wijzigingsplan. In het kader van dit bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan dan ook niet vereist.

Hoofdstuk 8 Participatie

8.1 Inleiding

Over de plannen voor het station is op 24 juni 2008 een informatiebijeenkomst voor omwonenden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst hebben gemeentelijke vertegenwoordigers de plannen toegelicht en konden aanwezigen vragen stellen en een eerste reactie geven. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Tevens is op 25 juni 2008 een informatiebijeenkomst voor ondernemers georganiseerd. Daarnaast heeft op 27 augustus 2008 een extra informatiemiddag plaatsgevonden naar aanleiding van specifieke vragen van omwonenden, waar nadere inhoudelijke en procedurele informatie is verstrekt. Het verslag van deze bijeenkomst is eveneens in de bijlagen van deze toelichting opgenomen.

De formele inspraakprocedure is gestart op 14 augustus 2008 en liep tot en met 10 september 2008. In deze periode kon het voorontwerp worden ingezien en kon er schriftelijk worden gereageerd. Tevens is er op 2 september 2008 een inspraakbijeenkomst gehouden, waarop nogmaals een presentatie van de plannen is gegeven en mondelinge reacties mogelijk waren. Voorts is deze periode benut voor het voeren van overleg met provincie, rijksdiensten, waterschap en andere belanghebbenden.

8.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Station Europapark' heeft op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 van 14 augustus tot en met 10 september 2008 ter inzage ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden insprekers schriftelijk hun mening over het plan kenbaar maken. Tevens is op 2 september 2008 een inspraakbijeenkomst gehouden, waarop mondeling kon worden gereageerd. Dit heeft geleid tot 13 schriftelijke inspraakreacties. Daarnaast hebben verschillende aanwezigen op de inspraakbijeenkomst gebruik gemaakt van de mogelijkheid om mondeling te reageren. Burgemeester en wethouders hebben de schriftelijke en mondelinge reacties samengevat in het eindverslag van de inspraak en daarin vermeld wat hun standpunt is. Dit eindverslag is als bijlage bij de toelichting gevoegd. De reacties hebben aanleiding gegeven het bestemmingsplan op enkele onderdelen te wijzigen. Deze wijzigingen houden met name verband met de verplaatsing van de kiss-and-ride-parkeerplaats in de richting van het balkgat. De locatie, waar deze voorziening nu zal worden gerealiseerd, is hoofdzakelijk gelegen in het onlangs (op 29 oktober 2008) vastgestelde bestemmingsplan 'Kempkensberg-Engelse Kamp e.o.'. Daarin is de plek gedeeltelijk bestemd tot 'Water'. Dat betekent dat een herziening van dit bestemmingsplan noodzakelijk is. Het balkgat is om deze reden thans volledig in het bestemmingsplan 'Station Europapark' opgenomen, waarbij aan de bedoelde gronden de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' is gegeven. Overigens zijn bij deze wijziging ook de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' met de aanduiding 'OVstation' en de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' iets ten opzichte van de bestemming 'Water' vergroot. Voor het eerste is gekozen om de mogelijkheid open te houden om de fietsenstalling nabij het gasverdeelstation uit te breiden (van 300 naar 430 stallingsplaatsen). De laatste wijziging is noodzakelijk omdat met het oog op de aan te leggen ecologische verbindingzone het talud van het spoor iets breder moet worden uitgevoerd dan aanvankelijk was voorzien. Voor het overige is het balkgat ook in het onderhavige plan weer bestemd tot 'Water'.

8.3 Overleg

In het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerp-bestemmingsplan gezonden aan:

1. Commissie Bestemmingsplannen van de Provinciale Planologische Commissie;
2. de VROM-inspectie, Regio Noord;
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat – Directie Noord-Nederland;

4. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord;
5. Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit - Directie Noord;
6. De Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
7. Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord;
8. Secretaris van de Commissie voor de Welstandszorg;
9. Brandweer;
10. N.V. Nederlandse Gasunie;
11. Waterschap Hunze & Aa's;
12. N.V. Waterbedrijf Groningen;
13. ProRail B.V.;
14. KPN Telecom UTN Straalverbindingen;
15. Essent netwerkbedrijf;
16. Essent Lighting;
17. Essent Kabelcom.

Dit heeft geleid tot een aantal schriftelijke reacties, die hieronder zijn samengevat en, voor zover ze daartoe aanleiding geven, van commentaar voorzien. De reacties zijn tevens in kopie opgenomen in de bijlagen van de toelichting.

Provincie Groningen

Inhoud reactie

Gedeputeerde staten merken in hun brief van 11 september 2008, nr. 2008-52042, op dat op grond van een aantal in de planregels opgenomen ontheffingsmogelijkheden bouwwerken, geen gebouw zijnde, kunnen worden opgericht tot een hoogte van 12 meter. Reclamemasten zijn hiervan niet uitgesloten. Zij wijzen erop dat in het Provinciaal Omgevingsplan 2 als concrete beleidsbeslissing is opgenomen dat nieuwe reclamemasten hoger dan zes meter niet zijn toegestaan. Volgens artikel 9.1.2., lid 4, van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening behouden concrete beleidsbeslissingen hun rechtskracht gedurende de looptijd van het plan waarin zij zijn opgenomen. Gedurende die tijd moeten zij bij de vaststelling van het bestemmingsplan in acht worden genomen. De geldigheidsduur van het Provinciaal Omgevingsplan 2 is vier jaar, te weten 2006 tot en met 2009.

Commentaar

Op het moment, waarop het bestemmingsplan wordt vastgesteld, zal rekening moeten worden gehouden met het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 en de Omgevingsverordening Provincie Groningen 2009, respectievelijk een structuurvisie in de zin van artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening en algemene regels, als bedoeld in artikel 4.1 van de wet. Deze zullen volgens de provincie in het voorjaar van 2009 worden vastgesteld en treden dan in de plaats van het Provinciaal Omgevingsplan 2. Op grond van artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening zijn provinciale staten alleen bevoegd tot het stellen van regels indien provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken. Weliswaar bevat het voorontwerp van de provinciale omgevingsverordening evenals het huidig Provinciaal Omgevingsplan een verbod op reclamemasten hoger dan zes meter, maar een dergelijk verbod in stedelijk gebied vindt, zoals burgemeester en wethouders in hun reactie op het voorontwerp kenbaar hebben gemaakt, geen rechtvaardiging in provinciale belangen. Overigens is de plaatsing van een reclamemast in het plangebied op grond van het gemeentelijk beleid ter zake in beginsel niet toegestaan en lijkt het daarom niet waarschijnlijk dat juist met het oog daarop van de in het plan geboden ontheffingsmogelijkheden gebruik zal worden gemaakt.

VROM-inspectie, Regio Noord

Inhoud reactie

De VROM-inspectie, Regio Noord, deelt in haar brief van 29 september 2008, kenmerk LVE/2008.0014762/kta, dat de rijksdiensten geen opmerkingen hebben over het voorontwerp-bestemmingsplan.

Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord

Inhoud reactie

De Dienst Vastgoed Defensie deelt in zijn brief van 18 augustus 2008, kenmerk 2008007459, mee dat een eventuele reactie ten aanzien van het voorontwerp-bestemmingsplan zal worden opgenomen in de door de VROM-inspectie, Regio Noord, gecoördineerde gezamenlijke rijksreactie.

De Commissie voor Welstandszorg

Inhoud reactie

De commissie voor Welstandszorg constateert in haar brief van 10 september 2008 dat in het voorontwerp in tegenstelling tot de andere bestemmingsplannen voor het Europapark geen welstandsparagraaf is opgenomen. Ze adviseert alsnog een dergelijke paragraaf aan het bestemmingsplan toe te voegen. De commissie acht het noodzakelijk dat niet slechts in deze fase het bestemmingsplan kan worden verkend op welstandsaspecten, maar dat ook het vastgestelde bestemmingsplan aan de commissie wordt gezonden.

Commentaar

Er zal nog welstandstandsbeleid worden geformuleerd voor het plangebied. Dit zal overigens niet in het bestemmingsplan worden opgenomen, aangezien een bestemmingsplan geen welstandseisen mag bevatten, maar in een wijziging van de welstandsnota. Het welstandsbeleid zal alleen de gebouwde voorzieningen in het plangebied betreffen: stationskappen, liften, tunnel en tunnelmond. Welstandscriteria voor de bebouwing grenzend aan het stationsplein aan de Europaparkzijde zullen worden opgesteld wanneer ook het bestemmingsplan, waarin deze bebouwing planologisch wordt geregeld (bestemmingsplan Helperpark), wordt gemaakt.

Brandweer

Inhoud reactie

De regionale brandweer stelt in haar brief van 20 augustus 2008, kenmerk HV08.1698701, vast dat het groepsrisico niet toeneemt, omdat het station deel uitmaakt van het spoor en wachtende reizigers op het station niet worden meegenomen in de berekening van het groepsrisico. Wel merkt ze op dat bij een ongeval met gevaarlijke stoffen wel degelijk slachtoffers kunnen vallen op het station. Verder deelt de regionale brandweer mee de aanwezigheid van een hogedrukgasleiding aan de Helperzoom in haar advies buiten beschouwing te hebben gelaten, omdat de leiding niet valt onder de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' of het te verwachten 'Besluit externe veiligheid buisleidingen'.

Verder constateert de regionale brandweer dat de bereikbaarheid van het station voor hulpdiensten goed is. De beschikbaarheid van bluswater is aan de zijde van de Helperzoom eveneens voldoende, aan de zijde van het Europapark ligt de primaire bluswatervoorziening echter gelet op de richtlijnen op te grote afstand. Geadviseerd wordt binnen 40 meter van de oostzijde van het station een adequate bluswatervoorziening tot stand te brengen door bijvoorbeeld een extra ondergrondse brandkraan te plaatsen.

Ten slotte oordeelt de regionale brandweer dat het plan ook voldoet aan de eisen van zelfredzaamheid, omdat de omgeving van het station voldoende mogelijkheden voor ontvluchting biedt en op het station geen sprake is van langdurig verblijf van groepen personen met een verminderde zelfredzaamheid.

Commentaar

In overleg met de brandweer zal een extra brandkraan worden geplaatst, zodat wordt voldaan aan de te hanteren richtlijnen voor de bluswatervoorziening. Overigens wordt de reactie van de brandweer voor kennisgeving aangenomen.

N.V. Nederlandse Gasunie

Inhoud reactie

De N.V. Nederlandse Gasunie laat in een notitie d.d. 12 november 2008 weten dat bij het plan geen belangen van de Gasunie zijn betrokken.

Waterschap Hunze en Aa's

Inhoud reactie

Het waterschap Hunze en Aa's merkt in zijn brief van 30 september 2008, kenmerk MdG 08.3669/08.2924, op dat in het bestemmingsplan is aangegeven dat de compensatie van het verlies aan oppervlaktewater (onder meer boezemwater) als gevolg van de aanleg van het station wordt meegenomen in de algehele compensatie voor het plan Europapark. Er wordt op gewezen dat in het overleg tussen gemeente en waterschap door de gemeente is aangegeven dat aan de eis van het waterschap, dat deze algehele compensatie voor 1 januari 2009 gerealiseerd zal zijn, wordt voldaan. In het bestuurlijk overleg tussen waterschappen en gemeente is deze toezegging door de wethouder bevestigd. Tot op heden is echter nog geen plan aan het waterschap voorgelegd hoe en wanneer deze compensatie zal worden gerealiseerd.

Commentaar

De gemeente is momenteel met een haalbaarheidsonderzoek bezig voor de realisatie van de algehele compensatie voor het Europapark. Diverse varianten worden bekeken en uitgewerkt. De gemeente zal dit onderzoek binnenkort aan het waterschap toelichten. Getracht wordt om gezamenlijk een voorkeursvariant aan te wijzen en vervolgens tot realisatie over te gaan.

Prorail

Inhoud reactie

Prorail, directie Regio Noord-oost, deelt in zijn brief van 10 september 2008, kenmerk VMJB/OE/Gr, doc. 20812531, mee dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Bijlagen

Bijlage 1 Eindverslag inspraak

Procedure

Het voorontwerp-bestemmingsplan 'Station Europapark' heeft op grond van de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 van 14 augustus tot en met 10 september 2008 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden insprekers schriftelijk hun mening over het plan kenbaar maken. Tevens is op 2 september 2008 een inspraakbijeenkomst gehouden, waarop mondeling kon worden gereageerd.

Reacties

Tijdens de inspraakprocedure zijn schriftelijke reacties ontvangen van:

1. mevrouw R. Post-Hooikaas, Groenendaal 21, 9722 CM Groningen, gedateerd 1 september 2008;
2. mevrouw T. Krol-Klamer, Helperzoom 69, 9722 BG Groningen, gedateerd 7 september 2008;
3. de heer D. Slebos en mevrouw M. Slebos-Elsenga, Redoute 5, 9723 ZJ Groningen, en diverse mede-ondertekenaars, gedateerd 7 september 2008;
4. familie Zijp, Helperzoom 55, 9722 BG Groningen, gedateerd 7 september 2008;
5. de heer W. Vuijk en mevrouw J. Olijdam, Helperzoom 47, 9722 BE Groningen, gedateerd 8 september 2008;
6. mevrouw T. Schrijver, Helperzoom 39, 9722 BE Groningen, gedateerd 8 en 10 september 2008;
7. de heer P.L. Hilkhuisen, Helperzoom 41, 9722 BE Groningen, en mevrouw T. Schrijver, Helperzoom 39, 9722 BE, Groningen, ongedateerd, ingekomen 9 september 2008;
8. de heer C.J. van der Klaauw, Groenendaal 54, 9722 CT Groningen, gedateerd 9 september 2008;
9. de heer N. Meessen, Bastion 14, 9723 ZH Groningen, gedateerd 9 september 2008;
10. mevrouw I. van der Vegt, Helperzoom 23, 9722 BD Groningen, gedateerd 9 september 2008;
11. de heer P.W. Zuurmond, Helperzoom 37, 9722 BE Groningen, gedateerd 9 september 2008;
12. mevrouw M. Ohoioeloen, Helperzoom 25, 9722 BD Groningen, gedateerd 10 september 2008;
13. Gedeputeerde staten van Groningen, postbus 610, 9700 AP Groningen, gedateerd 12 september 2008.

Deze reacties zijn in kopie bij het eindverslag gevoegd.

Van de mogelijkheid om mondeling te reageren hebben diverse aanwezigen op de op 2 september 2008 gehouden inspraakbijeenkomst gebruik gemaakt. Hun reacties zijn opgenomen in het verslag van deze bijeenkomst, dat van het eindverslag deel uitmaakt. Eén inspreker heeft op 2 september 2008 telefonisch gereageerd. Ook deze reactie is in het eindverslag verwerkt.

In het onderstaande zijn de schriftelijke en mondelinge inspraakreacties samengevat en is het standpunt van burgemeester en wethouders weergegeven.

schriftelijke reacties		standpunt burgemeester en wethouders
1.	Mevrouw R. Post-Hooikaas	
a.	Helpman dreigt door het bestemmingsplan een stukje spontaan groen te verliezen. Er komt weliswaar verantwoord groen voor in de plaats, maar dat heeft niet dezelfde uitstraling. Door het kappen van bomen neemt bovendien de geluidsoverlast van het stadion toe.	Het aantal te kappen bomen en de te rooien vierkante meters groen worden gecompenseerd. Het groen tussen fietsroute en spoor zal, net als het huidig groen, een natuurlijke uitstraling krijgen. Tussen fietspad en Helperzoom worden bomen in gras en lage heesters gerealiseerd. Op deze plek is dicht, natuurlijk groen, niet wenselijk vanwege de sociale veiligheid. Ten aanzien van het aspect geluidsoverlast kan worden opgemerkt, dat bomen geen afscherpende werking hebben.
b.	Helpman had een fietsverbinding met het Winschoterdiep via de Kooiweg, die	De fietstunnel en -route zal zo verkeersveilig mogelijk zijn. De helling is met 3 % niet steil,

	<p>vervangen is door een fietspad langs de Bloemersmaborg die karakterloos en onveilig is. Het is te hopen dat bij de aanleg van de fietsroute via het station beter wordt nagedacht over de verkeersveiligheid.</p>	<p>zodat een comfortabele fietsroute ontstaat. De bewegingen zijn vloeiend en de tunnel is breed, waardoor er goed zicht is op kruisend verkeer. Onderkend wordt dat bij de aansluiting op de Helperzoom verkeersveiligheid extra aandacht vraagt. Tijdens overleg met omwonenden zijn een aantal oplossingsrichtingen gepresenteerd, waarbij het inrichten van de Helperzoom als plateau met klinkers (dat een snelheidsremmend effect heeft) de eerste voorkeur heeft. De precieze inrichting zal nog onderwerp van een apart overleg- en inspraaktraject zijn. Verder heeft bij het ontwerp van de tunnel sociale veiligheid steeds centraal gestaan. Dit heeft geleid tot een aantal maatregelen (zie verder onder 2b, 2d en 4j).</p>
2.	Mevrouw T. Krol-Klamer	
a.	<p>Insprekerster is van mening het bestemmingsplan leidt tot waardedaling van haar woning en aantasting van het woongenot. Mochten de plannen doorgegaan, dan wenst zij compensatie.</p>	<p>Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening voorziet in de mogelijkheid om degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een bestemmingsplan een tegemoetkoming toe te kennen, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Daartoe moet, nadat het bestemmingsplan in werking is getreden, een gemotiveerde aanvraag bij burgemeester en wethouders worden ingediend, waarin de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming wordt onderbouwd.</p>
b.	<p>Het station veroorzaakt hinder, o.a. door stoppende en optrekkende treinen en felle verlichting. Daarnaast wordt er een tunnel aangelegd en een extra spoor.</p>	<p>Voor het te bouwen station is in het kader van de Wet geluidhinder onderzoek gedaan naar spoorweglawaai (rapport 'Groningen, station Europapark, Onderzoek geluidsaspecten, Update Besluit geluidhinder', Movares Nederland B.V., d.d. 18 juli 2007, Kenmerk RIK-BP-060029236\R10211A5BPA - Versie 2.0.). Hierbij is rekening gehouden met het stoppen en optrekken van de treinen. Om de toename van de geluidhinder als gevolg van het toekomstige treinverkeer rondom het station weg te nemen wordt voorgesteld langs het spoor een scherm te plaatsen.</p> <p>De verlichting op de perrons wordt na de laatste trein naar een lager niveau gebracht. De verlichting op de stationspleinen dient voor het aanlichten van de pleinen zelf en zal – ook vanwege de ecologie – niet voor verstoring van de omgeving mogen zorgen. Masttype en lichtsterkte worden mede daarop afgestemd. De boomkronen zullen ervoor zorgen dat de verlichting aan de overzijde van de Helperzoom gefilterd wordt.</p> <p>Voorts zullen maatregelen worden getroffen om</p>

		<p>de sociale veiligheid van de tunnel zo optimaal mogelijk te maken en overlast door de tunnel te voorkomen, o.a. door een ruime dimensionering, duidelijke zichtlijnen, goede verlichting en daglichttoetreding en toepassing van geluiddempende materialen (zie ook hierna, onder 2d en 4j).</p> <p>In de aanleg van het zogenaamde vierde spoor voorziet het bestemmingsplan niet. Hiernaar vindt nog onderzoek plaats. Pas daarna zal worden besloten of het vierde spoor er komt en hoe het wordt uitgevoerd.</p>
c.	Het station trekt meer verkeer aan, waardoor de verkeersveiligheid vermindert.	<p>Uit onderzoek blijkt dat het station aan de Helperzoom per dag 250 extra auto's aantrekt. Tussen nu en 2020 verwachten we een autonome stijging van ± 6000 tot ± 8500 auto's per dag. De extra 250 is daarmee een zeer beperkte toename. Overigens is 8500 a 9000 auto's per dag niet uitzonderlijk veel voor een wijontsluitingsweg als de Helperzoom.</p>
d.	Inspreker twijfelt aan de sociale veiligheid van de tunnel.	<p>De tunnel heeft een overmaat: hij is extra breed (11-14 meter) en hoog (3 meter) om deze zo sociaal veilig mogelijk te maken. De openbare ruimte rondom is zo vormgegeven dat vanaf de Helperzoom en de Boumaboulevard zicht tot in de tunnel is. De tunnel heeft een vide ter hoogte van het middenperron, om zoveel mogelijk lichttoetreding te garanderen. Tevens krijgt de tunnel verlichting in wanden en plafond, om hem voldoende licht – en dus zo veilig mogelijk te maken.</p>
e.	Insprekerster maakt er bezwaar tegen dat voor de plannen bomen moeten worden gekapt en het groene karakter van de Helperzoom wordt aangetast.	<p>De kap van bomen zou alleen kunnen worden verminderd als</p> <ul style="list-style-type: none"> a. de fietsroute niet wordt aangelegd; b. de fietstunnel niet gecombineerd wordt met de stationstoegang maar elders wordt aangelegd; c. de perrons noordelijker worden aangelegd; d. de stationstunnel noordelijker wordt aangelegd; e. de fietsroute langs de Helperzoom een ander verloop zou hebben. <p>a. Als de fietsroute niet wordt aangelegd, zullen bij sluiting van de overweg in de Esperantostraat circa 10-12.000 fietsers tussen Haren, Groningen-zuid en Groningen-centrum/oost een andere route moeten zoeken. Dat wordt op stedelijk niveau onaanvaardbaar geacht.</p> <p>b. Scheiding van fietstunnel en stationstunnel of – traverse zijn onderzocht, maar zullen – bij zelfde totale kosten – altijd tot sociaal onveiligere, minder gebruiksvriendelijke oplossingen leiden, waarbij meer water moet worden gedempt dan bij de gekozen combinatie.</p> <p>c. De spoorlayout biedt geen mogelijkheid voor noordwaartse verschuiving van perrons in</p>

		<p>verband met de nabijheid van de overweg in de Esperantostraat en de Zuidelijke Ringweg. Pas na de Zuidelijke Ringweg kan de spooruitbuiging, die nodig is om een middenperron te kunnen bouwen, starten en voor de uitbuiging is tenminste 300 meter nodig.</p> <p>d. De positie van de tunnel mag – juist omdat deze ook stationstunnel is – niet te excentrisch liggen ten opzichte van de perrons. De tunnel had maximaal circa 40 meter noordelijker kunnen liggen. Dat had de kap kunnen verminderen, maar er is niet voor gekozen omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de tunnel in dat geval niet in het verlengde van de Boumaboulevard, dus in het zicht ligt en rechtstreeks toegankelijk is, maar verscholen wordt achter een (toekomstig) gebouw; - het gasdistributiestation aan de Helperzoom verplaatst zou moeten worden; - de aanrijroute aan de zijde van het Europapark dan al ter hoogte van de Frontier zou moeten beginnen en, vanwege de beperkte ruimte tussen spoor en appartementenblok, in een smalle betonnen tunnelbak zou moeten worden gelegd, die de belangrijke ecologische verbinding Helperdiep doorbreekt en sociaal onveilig is. <p>e. Als de fietsroute aan Helperzoomzijde dicht bij de weg, in een smalle betonnen bak zou zijn aangelegd en met een scherpere bocht op de tunnel uit zou komen, had de kap kunnen worden beperkt. Echter, dan zou een verre van veilige en comfortabele route zijn ontstaan (want uit het zicht en zonder zicht op de tunnelmond en met scherpe bochten). Bij de exacte plaatsbepaling van de fietsroute, het fietsparkeren en de kiss-and-ride-parkeerplaats wordt de hoeveelheid te kappen bomen geminimaliseerd. Het aantal te kappen bomen en de te rooien vierkante meters groen worden in aantal en oppervlak gecompenseerd. De aanplantgrootte zal fors zijn dan normaal, om zo snel mogelijk opnieuw een groen karakter te krijgen.</p>
3.	De heer D. Slebos en mevrouw M. Slebos-Elsenga e.a.	
	<p>Insprekers uiten zorg over de ontwikkeling van het Helperpark. In het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan was dit een groot park. Zij hebben daar destijds hun beslissing op gebaseerd om een woning te kopen in De Linie. In de nu gepresenteerde plannen wordt er fors ingeleverd op het park. Woningbouw in het park zien zij als een gemiste kans. Handhaving van het geplande Helperpark is van levensbelang gezien de druk op het</p>	<p>In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt de bouw van het station en de inrichting van de stationsomgeving weliswaar in de context geplaatst van de verwachte ontwikkeling van het Europapark, maar het Helperpark maakt geen deel uit van het plangebied. De uitwerking van de plannen voor dit deel van het Europapark moet nog plaatsvinden en vertaald worden in een nieuw bestemmingsplan. Zodra het voorontwerp daarvoor gereed is, zal ook dit plan aan de inspraak worden onderworpen.</p>

	gebied door grote projecten als De Frontier, Stoker en Brander en het station. Zij verzoeken daarom om het Helperpark in zijn volledigheid, volgens de oorspronkelijke visie, in het voorontwerp-bestemmingsplan 'Station Europapark' te laten terugkomen.	
4.	Familie Zijk	
a.	De afstand van het station is, in vergelijking met stations elders in Nederland, klein. Dit is niet efficiënt, omdat dit ten koste gaat van de snelheid en duur van de reis. Fietsers zullen opstappen op het hoofdstation, omdat dat een zitplaatsgarantie oplevert.	De overheden willen het gebruik van openbaar vervoer bevorderen. De uitgangspunten zijn vastgelegd in het Kolibri-project, waarbij een visie op stadsgewestelijk openbaar vervoer is geformuleerd. Daarvoor zijn extra stations nodig om het gebruik te bevorderen. Deze stations moeten op plekken liggen waar veel mensen in de buurt wonen, werken of studeren en/of de plek geschikt is als overstaphalte voor andere bestemmingen. Uit onderzoek is gebleken dat station Europapark voldoet aan alle randvoorwaarden om een station te kunnen laten functioneren. Station Europapark wordt ook expliciet genoemd in beleidsnota's.
b.	Het uitbuigen van het spoor dient te gebeuren aan de zijde van het Europapark, omdat dit bomen in de ecologische zone spaart. Bovendien hoeft er dan niet in het balkgat te worden gebouwd, wat een aanzienlijke kostenbesparing oplevert.	Als het spoor aan de Europaparkzijde zou moeten uitbuigen, dan zou dat betekenen dat er meer sporen zouden moeten worden verlegd, meer wissels moeten worden aangepast en het beveiligingssysteem ingrijpender moet worden aangepast dan in het huidige ontwerp het geval is. In het huidige ontwerp wordt alleen het meest westelijk spoor – in gebruik bij NS – uitgebogen. Bij uitbuiging richting het Europapark zouden zowel het oostelijke spoor (Arriva) als de rangeersporen (tenminste 2 stuks) verlegd moeten worden.
c.	De baanvakscheiding die tussen de verschillende railvervoerders (Nederlandse Spoorwegen en Arriva) bestaat, zal ook in de gewijzigde vorm blijven bestaan. In beide gevallen zullen echter de goederenvervoerders de Arriva-rails moeten kruisen om op het rangeerterrein te komen. De aansnijding van de aankomende sporen op het uit te buigen gedeelte is recht, daarom kan vanuit symmetrieoogpunt gesteld worden dat uitbuigen naar Europaparkzijde evengoed mogelijk is als uitbuigen aan de Helperzoomzijde.	Zie de beantwoording onder 4b.
d.	Door de liften langs de sporen te plaatsen in plaats van midden op het perron, kan het perron aanzienlijk smaller worden aangelegd. Dit heeft als voordeel dat de lengte die nodig is om het spoor uit te buigen korter is en daarmee de vrijheid van plaatskeuze van het station groter is.	Prorail hanteert door de Tweede Kamer vastgestelde normen voor plaatsing van liften en maatvoering van perrons. Liften en trappen mogen omwille van de veiligheid niet aan de rand van een middenperron worden gerealiseerd. Het middenperron en de trappen en lift daarop voldoen aan de eisen in de door de Tweede Kamer vastgestelde nota 'Basisstation'.

		<p>Het perron kan niet korter. De lengte (340 meter middenperron, 270 meter zijperron) is afgestemd op die van de treinen die de twee gebruikers (NS middenperron, Arriva zijperron) in de toekomst zullen gebruiken.</p> <p>Voor de motivering van de locatiekeuze van het station wordt verwezen naar de beantwoording onder 2 e.</p>
e.	<p>De haakse aansluiting van het fietspad op de Helperzoom is buitengewoon ongelukkig en levert een groot gevaar op voor fietsers die de Helperzoom moeten oversteken. Het aanleggen van een verkeersdrempel, zoals ook genoemd is tijdens de presentatie, leidt tot extra geluidsoverlast door remmende en optrekkende auto's en schept een onduidelijke en gevaarlijke situatie, omdat het voor de fietsers onduidelijk is of de automobilisten remmen voor de drempels of de fietsers.</p>	<p>Bij de uitwerking van de inrichting van de Helperzoom zal aandacht worden geschonken aan de verkeersveiligheid en het voorkomen geluidsoverlast (bijv. door gebruikmaking van geluidsarm materiaal). Zie verder onder 1b.</p>
f.	<p>De in- en uitrit van de kiss-and-ride-parkeerplaats levert een gevaarlijke situatie op, omdat het autoverkeer een fietspad moet kruisen.</p>	<p>Aangezien dit een inrit is, moeten de auto's voorrang verlenen aan de fietsers. Overigens doet deze situatie zich op tal van plekken in de stad voor.</p>
g.	<p>Er worden aan de zijde van de Helperzoom slechts 300 fietsstallingsplaatsen gerealiseerd, terwijl het aantal treinreizigers dat vanaf deze zijde per fiets naar het station gaat op circa 950 per dag wordt geschat. Er dient daarom in meer fietsstallingsgelegenheid te worden voorzien.</p>	<p>Dat er circa 950 fietsers per dag vanaf de zijde van de Helperzoom naar het station gaan berust op een misvatting. Het totale aantal fietsers per dag, dat voor 2020 wordt geraamd, bedraagt 930. De helft daarvan zijn aankomende reizigers, de andere helft vertrekkende reizigers. Er worden dus op een dag maximaal 465 fietsers verwacht. Er zou echter alleen een zo groot aantal stallingsplaatsen nodig zijn, als elke fiets er 24 uur per dag zou staan. Maar aangezien de reizigers die gebruik maken van de fietsenstalling elkaar afwisselen, kan er met minder plaatsen worden volstaan. Wel zal het bestemmingsplan worden aangepast om ruimte te creëren voor een toekomstige uitbreiding van de fietsenstalling aan de Helperzoomkant.</p>
h.	<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen het aanbrengen van een geluidscherm, omdat dat het zicht op de treinen ontnemt en – omdat een dergelijk scherm wordt beklad – ontsierend is.</p>	<p>Het plaatsen van een geluidscherm is noodzakelijk om aan de wettelijke normen voor geluidhinder te voldoen. De bouw van het station is een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en eventueel zou ook met een hogere waarde kunnen worden volstaan. Dat betekent echter een toename van de geluidbelasting op de woningen aan de Helperzoom en dat zou kunnen leiden tot klachten. Om te voorkomen dat later mogelijk akoestische voorzieningen aan de woningen moeten worden getroffen (omdat het binnenniveau van 33 dB niet kan worden gehaald) is ervoor gekozen om een scherm te plaatsen en zo de toename van geluidsoverlast</p>

		<p>voor alle bewoners aan de Helperzoom te voorkomen.</p> <p>Ter hoogte van de stationstunnel vervult de wand rondom de tunnelmond de functie van geluidwerende voorziening. De hoogte is daarop afgestemd. Aan weerszijden van deze constructie, gelegen achter het in te planten bosplantsoen, zal een groen geluidscherm worden toegepast, met aan de Helperzoomzijde klimplanten. Deze voegt zich in de groene omgeving en voorkomt graffiti. Treinen zullen ter hoogte van de tunnelmond zichtbaar blijven.</p>
i.	<p>Insprekers willen dat er meer bomen gespaard worden, bijvoorbeeld door het door hen aangegeven alternatief om de sporen aan de Euraparkzijde uit te buigen op te volgen. Ze zijn er niet van overtuigd dat de grote populieren gekapt moeten worden. Op één van de gepresenteerde tekeningen staan deze tussen het spoor en het water (tegenover huisnummers 51 - 69), terwijl deze in werkelijkheid aan de Helperzoomzijde van het water staan en daar niet in de weg staan, noch voor het uit te buigen spoor, noch voor het fietspadtalud.</p>	<p>Met betrekking tot het voorstel om de sporen aan Europarkzijde uit te buigen wordt verwezen naar de beantwoording onder 4 b.</p> <p>De populieren tegenover de huisnummers 51-69 bevinden zich tussen water en Helperzoom en zijn in alle gebruikte tekeningen daar weergegeven. Deze hoeven niet te worden gekapt en dat is ook niet aangegeven op tekening of in de boomeffectanalyse.</p> <p>De populieren ten noorden van huisnummer 49, tot aan de Haydnlaan, moeten allen wel worden gekapt, omdat ze met hun stam of (een groot deel van de) kroon ter hoogte van het fietspad of het spoor staan. Hun wortelstelsel bevindt zich onder vrijwel de gehele kroon. Als men populieren die niet met de stam, maar wel met de kroon op fietspad of spoor staan, zou handhaven is het risico op omvallen te groot en/of zullen ze, omdat een deel van hun wortelstelsel is aangetast, dood gaan. Vandaar dat ze preventief worden gekapt.</p>
j.	<p>De tunnel moet niet toegankelijk voor brommers worden, om toename van de geluidhinder door weerkaatsing door de tunnelwanden te voorkomen, of er moeten geluiddempende maatregelen worden getroffen.</p>	<p>De reflectie van het brommergeluid in de tunnel valt niet onder de Wet geluidhinder. Bij de realisatie van de tunnel zal worden onderzocht welke maatregelen of voorzieningen aan de tunnel kunnen worden getroffen om hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Te denken valt aan geluiddempende wanden in de tunnel.</p>
k.	<p>Insprekers pleiten voor een 'groene brug' over de tunnel, waardoor dieren zich moeiteloos kunnen verplaatsen binnen de ecologische zone langs de Helperzoom.</p>	<p>Hierin voorzien de plannen.</p>
l.	<p>De waterverbinding tussen de spoorvijver langs de Helperzoom en het water aan de Bachkade moet in het belang van een goede waterhuishouding blijven bestaan.</p>	<p>De waterverbinding zal worden verlegd. De spoorvijver zal worden verbonden met de vijvers in zuidelijke richting, langs de Helperzoom. Het handhaven van de waterverbinding naar de Bachkade is niet noodzakelijk voor het behoud (of een verbetering) van de kwaliteit en kwantiteit van de waterhuishouding. Dit kan ook geborgd worden door een verbinding in zuidelijke richting te realiseren.</p>
m.	<p>Er wordt gepleit om opnieuw hoge beplanting aan te leggen om lichthinder</p>	<p>Langs het spoor zal opnieuw opgaande, natuurlijke beplanting worden aangelegd:</p>

	door instellingen en bedrijven in het Europapark te voorkomen of te beperken.	bomen, struiken en kruiden. Doel is een gesloten vegetatie, net als in de huidige situatie. Op en rond de stationspleinen en fietsroute worden bomen in gras gerealiseerd. Zowel in het natuurlijke groen langs het spoor als op/rond de pleinen worden grotere bomen dan normaal aangeplant (25-30 centimeter stamomtrek langs spoor en minimaal 35-40 centimeter stamomtrek op/rond pleinen).
5.	De heer W. Vuijk en mevrouw J. Olijdam	
a.	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de kap van het grote aantal bomen (81).	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2e.
b.	Met het oog op de aanwezigheid van een aantal beschermde inheemse diersoorten is de kap strijdig met de artikel 10 en 11 van de Flora- en faunawet.	De kap van bomen is strijdig met de Flora- en faunawet indien zich in deze bomen vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten bevinden en daar geen rekening mee wordt gehouden. Bomen kunnen ook deel zijn van een vliegroute van vleermuizen. Ook deze vaste vliegroutes zijn beschermd. Voor de planvorming heeft uitgebreid ecologisch onderzoek plaatsgevonden waarbij geen vaste rust- of verblijfplaatsen (van beschermde diersoorten) zijn vastgesteld. Er is wel een vliegroute vastgesteld. Hiervoor dient ontheffing te worden aangevraagd. Voor alle werkzaamheden geldt dat er gewerkt dient te worden volgens de algehele zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet)
c.	De ecologische hoofdstructuur wordt niet versterkt, maar minimaal de komende 10 jaar verzwakt door de lange bres die wordt geslagen door de bomenkap.	Bereikbaarheid, gebruiksgemak en sociale veiligheid enerzijds en ecologische kwaliteiten anderzijds hebben in onderlinge afweging het stationsontwerp bepaald. Op de korte termijn zal de ecologische structuur langs de Helperzoom worden aangetast. Er vindt echter herplant plaats in aantallen en met een oppervlakte vergelijkbaar met de huidige hoeveelheid groen. De soortkeus wordt optimaal afgestemd op de ecologische functie van het groen langs het spoor en zal meer waarde hebben dan de huidige soorten (duurzamere soorten, bessen, vruchten). Het ontwerp richt zich erop om boomkronen zoveel mogelijk te laten aansluiten en om migratie van dieren over de grond tevens mogelijk te maken.
d.	Insprekers zien de noodzaak van uitbreiding van het spoort langs de Helperzoomzijde niet in. Aan de Europaparkzijde ligt terrein braak en zijn voldoende mogelijkheden.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 4b
e.	Insprekers spreken hun verontrusting erover uit dat het voorontwerp geen maatregelen benoemt die mogelijk nodig zijn om de verkeersveiligheid van fietsers, die vanuit de tunnel de Helperzoom oversteken, te garanderen.	Zie de beantwoording onder 1b.
6.	mevrouw T. Schrijver	

a.	<p>Insprekerster maakt bezwaar tegen het bestemmingsplan omdat het in strijd is met het geldende bestemmingsplan. Ze onderschrijft de reacties van de insprekers op de inspraakavond.</p>	<p>De bouw van een station en de daarbij behorende inrichting van de openbare ruimte wijkt slechts in geringe mate af van het geldende bestemmingsplan. In het op 18 december 2002 vastgestelde bestemmingsplan 'Europapark' heeft het plangebied de bestemming 'Uit te werken stationsgebied' en – langs de Helperzoom – de bestemming 'Groenvoorzieningen en water'. Eerstgenoemde bestemming maakt de bouw van een station expliciet mogelijk, zij het dat burgemeester en wethouders de bestemming nader dienen uit te werken op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De bestemming 'Groenvoorzieningen en water' maakt tevens een ontsluiting van het station mogelijk voor fietsers en voetgangers. Hierbij is al uitgegaan van een tunnel vanaf de Helperzoom naar het station. Alleen het uitbuigen van de sporen ter plaatse van het tankstation levert strijd op met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Hierdoor schuift de rails namelijk iets de bestemming 'plantsoen' binnen, aangegeven in het bestemmingsplan 'Engels Kamp'. Deze afwijking is de reden voor het nieuwe bestemmingsplan.</p>
b.	<p>Het blijft onduidelijk wat de gemeente in de toekomst van plan is met het balkgat. Insprekerster heeft gelezen dat dit water gedempt wordt.</p>	<p>Het balkgat wordt grotendeels gehandhaafd als water. Een gedeelte zal echter worden gedempt. In de eerste plaats betreft dit een smalle strook aansluitend op de bestaande spoorbaan. Deze is nodig om het nieuwe talud te kunnen maken. Dit nieuwe talud heeft tevens een ecologische functie, o.a. als verbinding met de Helperdiepzone en Kempkensberg en heeft daarom een belangrijk compenserend doel. Daarnaast wordt een gedeelte nabij het gasverdeelstation gedempt. Dit is nodig in verband met de bouw van de fietsenstalling. Voorts zal als uitkomst van het overleg met omwonenden de kiss-and-ride-plaats langs de Helperzoom in noordelijke richting worden opgeschoven, waardoor ook aan deze zijde het balkgat over een breedte van enkele meters zal moeten worden gedempt. De plankaart is hierop aangepast.</p>
c.	<p>De aanleg van het station is voor de Helperzoom, gezien de ecologische status van dit gebied en de gevolgen van de ingrepen in de waterhuishouding, onaanvaardbaar.</p>	<p>De keus voor de aanleg van een station en een voet/fietsverbinding daarbij is de resultante van een belangenafweging. Het vergroten/garanderen van de bereikbaarheid (voor voetgangers/fietsers en openbaar vervoer) van Groningen-zuid en Europapark liggen aan de basis van het plan. Het minimaliseren van negatieve effecten op ecologie en water is een belangrijke doelstelling. Daartoe zijn alternatieven onderzocht die minder kap met zich meebrengen. Verwezen wordt naar het commentaar onder 2e. Het gekozen alternatief is vanuit sociale veiligheid, gebruik en</p>

		<p>kosten het meest optimale.</p> <p>Het deel van het balkgat dat in dit alternatief wordt gedempt maakt deel uit van het boezemwater Winschoterdiep en wordt in een compensatieproject voor het gehele Europapark meegenomen. De spoorvijver, waarvan een deel wordt gedempt, wordt verbonden met de verder zuidelijk gelegen vijvers langs de Helperzoom. Er wordt onderzocht of – met behoud van bomen – de spoorvijver in zuidelijke richting kan worden verlengd.</p> <p>De ecologische gevolgen worden gecompenseerd doordat de herplant het aantal te kappen bomen overstijgt en wordt ingezet op duurzamere soorten met meer waarde voor dieren (bessen, vruchten). Langs het spoor wordt een ecologische zone gerealiseerd met dicht bosplantsoen en een rijk sortiment van bomen, struiken en kruiden. Een ecoduct boven de stationstunnel verbindt beide delen van de ecologische zone met elkaar.</p>
d.	<p>Insprekers hebben te weinig tijd gekregen om zich voor te bereiden en te verdiepen in de tijdens de inspraakprocedure ter hand gestelde informatie, m.n. het verslag van de informatieavond van 27 augustus en van de inspraakavond van 2 september, de natuurtoets en de bomen-effectanalyse.</p>	<p>Het onderwerp van inspraak, het voorontwerpbestemmingsplan 'Station Europapark' heeft conform de Algemene Inspraakverordening Groningen 2005 gedurende 4 weken ter inzage gelegen. Mede gezien het feit dat voorafgaande aan de formele inspraakprocedure een informatieavond is gehouden, is de tijd voor insprekers om een reactie voor te bereiden ruimschoots voldoende geweest.</p>
7.	De heer P.L. Hilkhuisen en mevrouw T. Schrijver	
a.	<p>Insprekers maken bezwaar tegen het kappen van bomen langs de Helperzoom, wat niet overeenkomt met de uitgangspunten van het in 2002 vastgestelde bestemmingsplan. Dit betekent dat de ecologische structuur ingrijpend wordt gewijzigd dan wel volledig wordt verwoest. Insprekers merken hierbij op, dat ook als gevolg van de plannen voor de Kempkensberg er veel bestaand groen verloren gaat, terwijl het Helperpark volgens het voorontwerp-bestemmingsplan grotendeels niet dan wel geheel niet wordt uitgevoerd. Ook maken zij er bezwaar tegen dat niet is aangegeven of de zogenaamde EHS-procedure op de Helperzoom van toepassing is en zo ja, hoe deze wordt uitgevoerd.</p>	<p>In het geldende bestemmingsplan Europapark is al een groter gebied aangewezen als 'Uit te werken stationsgebied'. Deze bestemming strekt zich ook uit over een deel van de groen- en waterpartijen langs de Helperzoom en maakt de bouw van een station met bijbehorende spoorweginfrastructuur mogelijk. Binnen de aansluitende bestemming 'Groenvoorzieningen en water' zijn volgens dit bestemmingsplan naast groenvoorzieningen en watergangen en -partijen o.a. voet- en fietspaden, verblijfsgebieden en toegangs- en ontsluitingswegen toegestaan. In de beschrijving in hoofdlijnen van het bestemmingsplan Europapark wordt als concrete maatregel genoemd: de aanleg van een fietstunnel naar de woonwijk Helpman ter hoogte van het aan te leggen NS-station. Op de plankaart van dat bestemmingsplan is indicatief een doorgang en langzaamverkeersroute tussen het Europapark en de Helperzoom aangegeven, ongeveer tegenover de huisnummers Helperzoom 51 t/m 55. Ook het in 2002 vastgestelde bestemmingsplan zou dus consequenties hebben gehad voor het aanwezig groen en water, alleen de mate</p>

		<p>waarin stond niet vast. Met het thans voorliggende bestemmingsplan wordt dit inzichtelijk gemaakt.</p> <p>De ecologische structuur langs de Helperzoom wordt gewijzigd, echter het ontwerp is zo opgesteld dat er ruimte blijft voor de ecologische verbinding.</p> <p>De locatie vormt geen onderdeel van de nationale ecologische hoofdstructuur en dient hier derhalve ook niet aan getoetst te worden.</p>
b.	<p>Insprekers maken bezwaar tegen de voorgestelde ligging van het nieuwe station, de tunnel en de dubbele functie van deze tunnel, enerzijds toegangsweg naar het station, anders noord-zuid verbindingsroute. Onderzocht had moeten worden of het station niet beter gesitueerd had kunnen worden tegenover ofwel de Haydnlaan ofwel Groenendaal. Een dergelijke keuze lijkt aanzienlijk minder schade op te leveren voor de bestaande ecologische structuur. Ook biedt dit, wanneer een deel van het aangrenzende water wordt gedempt, meer mogelijkheden voor kiss-and-ride, taxi, bus, fietsenstalling, e.d. Tevens kan bij een dergelijke situering de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid worden verbeterd.</p>	<p>Voor een toelichting op de ligging van het station, de dubbele functie van de tunnel en een positie tegenover de Haydnlaan wordt verwezen naar het commentaar onder 2e. Tegenover Groenendaal zou het station te ver van Kempkensberg en te excentrisch in het Europapark komen te liggen. Een ligging tegenover Groenendaal zou tevens vergaande consequenties hebben voor het aanpassen van wissels en beveiliging van het spoor. Vandaar dat daar ook niet voor gekozen is.</p> <p>Het dempen van water ten behoeve van verkeersvoorzieningen om minder schade te berokkenen aan bestaand groen is onverstandig. Bomen en groen langs de Helperzoom zijn afhankelijk van de waterpartijen en bijbehorende grondwaterstanden. Als het water gedempt wordt zal dat voor een zodanige verandering in de waterhuishouding zorgen, dat het groen afsterft.</p> <p>Wel zal, om mogelijke overlast voor omwonenden zo minimaal mogelijk te houden, de kiss-and-ride-plek naar het balkgat worden opgeschoven. Omdat hiermee een deel van de kiss-and-ride-strook direct aansluit op de Haydnlaan, verbetert dit ook de verkeersveiligheid iets, omdat er nu een overzichtelijker en compacter kruispunt ontstaat en er minder losse inritsituaties zijn aan de oostkant van de Helperzoom.</p>
c.	<p>Insprekers zijn van mening dat de fietsroute naar de tunnel leidt tot verkeersonveiligheid, omdat het langzame verkeer de Helperzoom dient over te steken. Ook de geplande middengeleider ter plaatse van de bus- en taxi-halte en kiss-and-ride-parkeerplaats vergroot de verkeersonveiligheid en maakt het voor een aantal bewoners moeilijk dan wel onmogelijk om vanuit hun huis per auto richting Kempkensberg te gaan.</p>	<p>Zie 1b.</p>
d.	<p>Insprekers verwachten dat de leefbaarheid rond de Helperzoom als gevolg van het station aanzienlijk zal verslechteren, o.a. door lichthinder, geluidhinder, gevolgen voor de</p>	<p>De verlichting wordt aan de omgeving aangepast, wat hinder en verstoring moet voorkomen (zie ook het commentaar onder 2b). Ten aanzien van het aspect geluidhinder kan worden opgemerkt dat door het plaatsen van</p>

	<p>verkeersveiligheid, de gevolgen voor groen en ecologie, baldadigheid en criminaliteit en overlast door bezoekers van voetbalwedstrijden.</p>	<p>een geluidsschermd de geluidbelasting van de woningen aan de Helperzoom vanwege het spoor niet hoger zal worden. Wel zal het wegverkeer toenemen (maar hoofdzakelijk door autonome groei). Dit lijdt echter tot een marginale stijging van de geluidbelasting op de Helperzoom (maximaal 0,7 dB). Hierin is het nieuwe stille asfalt meegenomen. Geconcludeerd kan worden dat er wordt voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder.</p> <p>De gevolgen voor groen en ecologie worden gecompenseerd door herplant en een grotere soortenrijkdom (zie o.a. bij het commentaar onder 2e, 5c en 6c).</p> <p>Door het ontwerp van de tunnel (ruim, overzichtelijk, licht) wordt een zo optimaal mogelijke sociale veiligheid bereikt (zie ook het commentaar onder 4d).</p> <p>De voetbalsupporters van uit spelende clubs komen niet per trein aan, maar arriveren per bus achter het stadion. De geleiding van de supportersstromen in en rondom het stadion is zodanig, dat de aanhang van de thuisclub en de uit spelende clubs zich niet kan mengen.</p>
e.	<p>Insprekers zijn van mening dat de gemeentelijke informatievoorziening niet voldoende was, o.m. omdat de inspraakavond pas de dag voor de inspraakavond via de gemeentelijke website bekend werd gemaakt, op de informatieavond, noch op de inspraakavond, noch op de gemeentelijk website informatie is gegeven over het in 2002 vastgestelde bestemmingsplan, geen mededeling is gedaan over de vraag of artikel 19 van toepassing is op het voorontwerp en een aantal rapporten, waaronder een onderzoek van Prorail, niet beschikbaar waren.</p>	<p>De start van de inspraakprocedure is in de gemeentelijke mededelingenrubriek in De Groninger Gezinsbode van 13 augustus 2008, dus ruimschoots voor de inspraakbijeenkomst van 2 september, bekendgemaakt. Deze aankondiging is ook gedaan op de gemeentelijke website www.europapark.groningen.nl op 13 augustus 2008 en is later – ter herinnering – een dag voor de inspraakavond herhaald. Aan de inspraakprocedure is, op 24 juni 2008, een informatieavond vooraf gegaan.</p> <p>In de toelichting bij het voorontwerp-bestemmingsplan is vermeld welke de geldende bestemmingsplannen in het plangebied zijn. Tevens is in de tekst duidelijk aangegeven welke bestemming het plangebied volgens het op 18 december 2002 vastgestelde bestemmingsplan 'Europapark' heeft, t.w. de bestemmingen 'Uit te werken stationsgebied' en 'Groenvoorzieningen en water'. Daarbij is vermeld dat deze bestemmingen reeds de bouw van een spoorwegstation en de aanleg van fietstunnel naar de woonwijk Helpman mogelijk maken. Aangegeven is dat de plannen voor het station, zoals voorgestaan in het voorontwerp-bestemmingsplan, slechts in lichte mate van de geldende bestemmingsplannen afwijken. Dit wordt veroorzaakt door het uitbuigen van de sporen. Dit levert overigens, zoals in de toelichting is aangegeven, geen afwijking ten opzichte van het geldende bestemmingsplan 'Europapark' op, maar een geringe afwijking van</p>

		<p>het aangrenzende bestemmingsplan 'Engelse Kamp'. Verwezen wordt naar de inleiding, paragraaf 1.1, en de juridische toelichting, paragraaf 6.1. en 6.2.</p> <p>Artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zal niet worden toegepast. Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Hiermee is de mogelijkheid om vrijstelling van een bestemmingsplan te verlenen, zoals geregeld was in de Wet op de Ruimtelijke Ordening, vervallen. Daarom is voor een bestemmingsplanprocedure gekozen. De onderliggende rapporten zijn inderdaad niet met het voorontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd, maar in de toelichting bij het voorontwerp wordt de relevante informatie daaruit wel uitgebreid samengevat. De rapporten zijn overigens – op verzoek – inmiddels beschikbaar gesteld.</p>
8.	De heer C.J. van der Klaauw	
	<p>Inspreker spreekt zijn waardering uit voor het plan. Een opmerking heeft hij ten aanzien van de fietsvoorzieningen aan de Helperzoom. Hij stelt voor met het oog op een veilige overstek van fietsers middengeleiders aan te brengen bij de kruising Helperzoom-Haydnlaan en bij de uitmonding van de tunnel op de Helperzoom.</p>	<p>Al eerder is opgemerkt, dat dit een punt van nadere aandacht is. Middengeleiders kunnen de verkeersveiligheid van langzaamverkeersdeelnemers vergroten. Op dit moment gaat de voorkeur uit naar een oplossing, waarbij een deel van de Helperzoom wordt opgetild en in klinkerbestrating wordt uitgevoerd. Naar de voor- en nadelen hiervan vindt nog verder onderzoek plaats.</p>
9.	De heer N. Meessen	
a.	<p>Er zijn geen relevante nieuwe argumenten voor het opschuiven van het station richting De Linie, terwijl dit wel gepaard gaat met het kappen van een groot aantal bomen.</p>	<p>Ten opzichte van het bestemmingsplan uit 2002 is het station richting De Linie opgeschoven, omdat – bij handhaven van de eerdere positie – de ingrepen in wissels en beveiliging zo groot waren, dat dat grote effecten op de kosten had. De huidige positie van het station laat tevens voldoende ruimte voor het (toekomstige)laad- en-los- c.q. rangeerterrein.</p>
b.	<p>Inspreker maakt er bezwaar tegen dat het gebied tussen De Linie en de Mediacentrale, in het huidige bestemmingsplan 'Europapark' bestemd als plantsoen, wordt bebouwd.</p>	<p>Verwezen wordt naar het commentaar bij punt 3.</p>
c.	<p>Er wordt bezwaar gemaakt tegen het vervallen van het huidige bestemmingsplan bij eventuele vaststellen van het bestemmingsplan 'station Europapark'.</p>	<p>Het bestemmingsplan 'Europapark' vervalt met de inwerkingtreding van het bestemmingsplan 'Station Europapark' slechts voor zover het betreft het gebied, gelegen binnen de plangrenzen van het nieuwe bestemmingsplan. Dit betreft voornamelijk de bestemmingen 'Uit de te werken stationsgebied' en het aansluitende deel van bestemming 'Groenvoorzieningen en water'. In de overige bestemmingen in het bestemmingsplan 'Europapark' wordt met het nieuwe bestemmingsplan geen of slechts in ondergeschikte mate wijziging gebracht.</p>

d.	Tijdens de inspraakavond is aangegeven dat de Helperzoomzijde van het spoor een groene en de zijde van De Linie/Euroborg een steenachtige uitstraling zal krijgen. Voor de leefbaarheid van burgers en voor dieren- en plantensoorten is groen noodzakelijk. Het in het huidige bestemmingsplan beoogde plantsoen dreigt te worden opgeofferd bij de uitvoering van het bestemmingsplan 'station Europapark'.	De Helperzoomzijde krijgt wel degelijk een groene uitstraling. Het aantal te kappen bomen en het totale oppervlak groen wordt gecompenseerd, deels in een strook natuurlijk groen (langs het spoor), deels in meer parkachtig groen (rond fietsenstallingen, op en rond de voorpleinen en in het talud). De Europaparkzijde blijft steniger, want krijgt het karakter van een plein, met bebouwing aan drie zijden rondom. Die bebouwing wordt in dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.
e.	Inspreker maakt bezwaar tegen de conclusie dat aan de oostzijde van het spoor geen geluidswerende voorzieningen nodig zijn, terwijl dat aan de Helperzoomzijde wel het geval is.	Voor de oostzijde van het spoor is in het in 2002 vastgestelde bestemmingsplan Europapark rekening gehouden met de komst van het station. Voor de woonwijk De Linie zijn destijds hogere geluidswaarden vastgesteld voor woningen die niet geheel zouden worden afgeschermd door omliggende bebouwing, met name De Frontier. Voor De Frontier zelf zijn bij het verlenen van de bouwvergunning bouwkundige eisen gesteld om te kunnen voldoen aan het voorgeschreven binnenniveau. Daarmee is voldaan aan de Wet geluidhinder.
f.	De bewoners hebben van de gemeente kavels gekocht met vooruitzicht op een park tussen De Linie en de Mediacentrale, zoals in het huidige bestemmingsplan 'Europapark' is voorzien. Het veranderen van deze bestemming is onacceptabel gezien de gevolgen voor hun woongenot en de waarde van hun woningen.	Verwezen wordt naar het commentaar bij punt 3.
10. Mevrouw I. van der Vegt		
a.	Inspreker verwacht verkeersproblemen op de Helperzoom, met name als gevolg van overstekende fietsers, die vanuit de stad naar Groningen-Helpman/Haren gaan. Dit leidt tot files en is geen veilige oplossing.	Zie onder 1b.
b.	Inspreker maakt bezwaar tegen het kappen van bomen. Ze vraagt zich af waarom alle populieren in één keer moeten verdwijnen. Deze staan niet direct aan het spoor, maar aan de kant van het water/de Helperzoomzijde. Ze voorziet dat doordat er zoveel bomen in één keer gekapt worden beschermde diersoorten verdwijnen, zoals de langs de Helperzoom veel voorkomende Eekhoorn.	Verwezen wordt naar het commentaar onder 2e, 5c en 6c.
c.	De Steenmarter, die ook leeft in de ecologische zone langs de Helperzoom, wordt niet genoemd als beschermde diersoort.	De steenmarter is inderdaad beschermd. Een soort kan incidenteel of periodiek in een gebied voorkomen. Dit betekent niet automatisch dat het een vaste rust- of verblijfplaats betreft. In het ecologisch onderzoek dat is uitgevoerd zijn geen

		vaste rust- of verblijfplaatsen van steenmarters vastgesteld. In dit kader is de soort daarom niet genoemd.
11.	De heer P.W. Zuurmond	
a.	Door de plannen zal de Helperzoom veranderen van een mooie laan met veel groen in een meer stedelijk gebied. Inspreker heeft er begrip voor dat er bomen moeten verdwijnen, maar pleit er met nadruk voor dat daar zoveel mogelijk groen voor terugkomt. Waar nu al nieuwe bomen geplant kunnen worden, moet dit niet uitgesteld worden tot het hele project klaar is. Verzocht wordt om geen heel jonge bomen te planten, maar exemplaren die al enigszins volgroeid zijn.	Verwezen wordt naar het commentaar onder 5c, 6c en 4d. Waar mogelijk, bijvoorbeeld de laanbeplanting langs de Helperzoom, zal al worden aangeplant voordat tot uitvoering van de plannen voor het station wordt overgegaan.
b.	Inspreker hoopt niet tegen een hoog geluidsscherm aan te moeten kijken, maar dat de voorbij rijdende treinen in de winter zichtbaar blijven. Dat geeft levendigheid aan zijn woonsituatie.	Het plaatsen van een geluidsscherm is noodzakelijk om aan de wettelijke normen voor geluidhinder te voldoen (zie verder onder 4 h).
12.	Mevrouw M. Ohoeloeloen	
a.	Er liggen momenteel drie plannen voor de directe omgeving van de Helperzoom. Onduidelijk is welke gevolgen dat heeft voor de verkeerssituatie in de wijk en met name op de Helperzoom. Er ontstaat een vertekend beeld, omdat de cumulatieve effecten worden genegeerd.	In de onderzoeken wordt uitgegaan van de situatie in 2020, waarbij de nu bekende, door inspreker genoemde ontwikkelingen in de berekeningen zijn meegenomen.
b.	Door de grens van het bestemmingsplan te leggen tussen het balkgat en het gasverdeelstation worden alternatieven voor de verkeerscirculatie op de Helperzoom niet onderzocht.	De begrenzing van het plangebied is niet doorslaggevend voor de omvang van het uit te voeren onderzoek. Overigens zal, als tegemoetkoming aan omwonenden, de kiss-and-ride-parkeerplaats worden verplaatst in de richting van het balkgat. Daarom is besloten alsnog het hele balkgat in het bestemmingsplan op te nemen. Verder wordt verwezen naar hetgeen eerder is opgemerkt over de positionering van de fietsroute (zie o.a. onder 1b).
c.	De verwachte verkeerstoename als gevolg van het bestemmingsplan vormt een zwaarwegend argument om de voorgestelde fietsroute te heroverwegen. Wanneer alle plannen (m.n. Kempkensberg en het station) zouden worden gerealiseerd vindt er een grote toename (van meer dan 2 dB) plaats van wegverkeerslawaai in combinatie met spoorweglawaai.	In het onderzoek naar het spoorweglawaai is geconstateerd dat er een toename van geluidhinder is, maar dat deze wordt weggenomen door het plaatsen van het scherm. De toename is dus 0 dB. De toename van de geluidbelasting, die wordt veroorzaakt door het wegverkeer, is gering (0,7 dB). Deze heeft geen directe relatie met de ontwikkeling van de Kempkensberg, maar houdt verband met de autonome groei van het autoverkeer.
d.	Omdat haar woning zich tegenover de tunnel en de kiss-and-ride-parkeerplaats en taxi-standplaats bevindt ontstaat hier een veel grotere geluidbelasting door remmende en optrekkende auto's.	In de geluidsonderzoeken, die in kader van de Wet geluidhinder worden gedaan, wordt voor middelzwaar- en zwaarverkeer bij een kruispunt of een ander obstakel altijd rekening gehouden met afremmend en optrekkend verkeer. Voor

	Inspreekster acht geluidwerende maatregelen ter plekke noodzakelijk.	personenautoverkeer vindt er geen toeslag plaats. Dit is bepaald in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Derhalve zijn er geen maatregelen noodzakelijk ter plekke van de taxistandplaats of de kiss-and-ride-strook. Overigens wordt de locatie van de kiss-and-ride-plek gewijzigd, zoals eerder vermeld.
e.	De tunnel en de kiss-and-ride-parkeerplaats en taxi-standplaats vormen een verkeersknooppunt, waardoor tijdens de spitsuren grote en langdurige verkeersopstoppingen ontstaan en een gevaarlijke situatie ontstaat.	Zie bovenstaande beantwoording.
13.	Gedeputeerde staten van Groningen	
	Gedeputeerde staten zijn zich ervan bewust hierover reeds op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg plaatsvindt tussen gemeente en provincie, maar willen desondanks ook langs deze weg aangeven dat het voorontwerp-bestemmingsplan niet aansluit bij hun ambities voor het spoor tot 2020. Gezien de toename van het treinverkeer dat vanaf 2010 gebruik gaat maken van station Europapark achten gedeputeerde staten het wenselijk om dit station uit te breiden van drie naar vier sporen. Gedeputeerde staten stellen voor om te wachten met het vaststelling van het bestemmingsplan totdat de resultaten van de studie van Prorail naar de mogelijkheden en kosten van een vierde spoor op station Europapark beschikbaar zijn en deze door provincie en gemeente onderling zijn besproken.	Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld zullen de uitkomsten van het onderzoek naar spoorverbreding bekend zijn en kunnen op basis van de conclusies, die provincie en gemeente daaruit trekken, de plannen de komende jaren worden uitgewerkt.
	mondelijke reacties	
	Anonieme inspreker	
	Inspreker maakt bezwaar tegen het gebruik van een kaart behorende bij het stedenbouwkundig plan van 2001. Hij verwijt de gemeente niet de plankaart van het huidige bestemmingsplan als uitgangspunt van de discussie te nemen. Deze kaart geeft als enige de actuele juridisch geldende situatie weer. Aangezien het voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark een wijziging inhoudt van dit bestemmingsplan, acht hij het onaanvaardbaar dat de gemeente het bestaande bestemmingsplan niet kan	Naast hetgeen daarover van de zijde van de gemeente op de inspraakavond al is opgemerkt, kan erop worden gewezen dat in het voorontwerp-bestemmingsplan wel degelijk uitgebreid wordt ingegaan op de relatie met het geldende bestemmingsplan. Verwezen wordt verder naar het commentaar onder 7e.

	laten zien. Volgens spreker maakt de gemeente het de omwonenden onmogelijk om adequaat op het voorontwerp bestemmingsplan in te spreken.	
	Mevrouw M. Ohoielo	
	Inspreker vreest dat een fietsenstalling aan de Helperzoom de rust in de straat zal verstoren en de kans op overlast vergroot. Ze pleit ervoor de stalling van fietsen aan de Europaparkzijde te concentreren.	Volgens het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat moet er een fietsenstalling aan beide kanten van het station worden geplaatst. Overigens is ook voor de gemeente alleen een fietsenstalling aan de kant van het Europapark geen optie, omdat reizigers hun fiets dan onbedoeld aan de Helperzoomzijde stallen. Het grootste probleem wordt dan handhaving.
	Inspreker vraagt of de gemeente voldoende rekening houdt met de effecten van evenementen in de Euroborg. Ze wijst op mogelijke parkeerproblemen in de wijk en overlast door voetbalsupporters op het station.	De aspecten verkeer en parkeren zijn bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Europapark en de daaraan voorafgaande milieu-effectrapportage al uitvoerig aan de orde geweest. Met het oog daarop zijn o.a. op het industrieterrein Zuidoost diverse parkeerterreinen aangewezen en zijn maatregelen getroffen om de verkeersstromen naar deze parkeerterreinen te geleiden. Bovendien heeft de gemeente toen, mede naar aanleiding van een reactie van bewoners van de Helperzoom, besloten de aanleg van een parkeerterrein op een deel van de te dempen Hunzevijver (P3) te versnellen om parkeerdruk op de omgeving te voorkomen. Ook het voorkomen van overlast door voetbalsupporters is destijds al uitgebreid onderzocht. Er is gekeken naar de routing van supportersstromen, de scheiding van thuis- en uitsupporters en het vervoer van de uitsupporters. De laatste groep komt niet per trein, maar er wordt voor hen collectief vervoer georganiseerd per bus, die vanaf de A7 bij de achterkant van het stadion aankomt. Een uitwaaiing van supportersgroepen over de wijk Helpman is daarmee minder waarschijnlijk geworden.
	De heer F. Aakster	
	Inspreker spreekt zijn zorg uit dat de aanleg van groen ten koste zal gaan van de sociale veiligheid van het station. Hij is bang dat het omwonenden zal weerhouden 's avonds van het station gebruik te maken. Hij bepleit bij de inrichting van de omgeving hiermee terdege rekening te houden. Hij adviseert de gemeente concentraties van kantoren rondom het stationsplein te vermijden en woon- en werkfuncties te mengen.	Bij het ontwerp voor het station is steeds de belangenafweging ecologie – sociale veiligheid gemaakt. De fietsroute, tunnel en voorpleinen zijn vooral sociaal veilig ontworpen. Aan weerszijden van de tunnelmond is het ontwikkelen van ecologisch waardevol groen – dus dicht – het belangrijkste.
	Inspreker vraagt de gemeente haast te maken met de aanleg van het station in	Bij de uitwerking van de plannen wordt nadrukkelijk samen met de omgeving naar

<p>het belang van het openbaar vervoer. Hij vreest langdurig oponthoud als gevolg van bezwaarprocedures en hij verzoekt de gemeente daarom tegemoetkomend te zijn ten aanzien van de bezwaren van de omwonenden.</p>	<p>optimalisaties gekeken.</p>
<p>De heer J. Vos</p>	
<p>Inspreker stelt voor ter vergroting van de sociale veiligheid meer woningen te bouwen rondom het stationsvoorplein.</p>	<p>De gebouwen rondom het stationsplein zijn geen onderwerp van dit bestemmingsplan. Daarvoor zal te zijner tijd een aparte procedure worden gevolgd. Zie ook de reactie onder 3.</p>
<p>De heer P.L. Hilkhuijsen, mevrouw F. Alberda, mevrouw. I. van der Vegt, mevrouw M. Ohoioeloen, mevrouw H. Olijdam, mevrouw T. Schrijver en de heer J. Zijp.</p>	
<p>Er wordt gewezen op de gevaarlijke situatie bij de aansluiting van het fietspad naar het station op de Helperzoom, als gevolg van overstekend fietsverkeer. Deze situatie wordt verergerd door de aanwezigheid van een bushalte en kiss-and-ride-gelegenheid. Voorgesteld wordt de toegang tot het station te verbeteren door de aanleg van een rotonde ter hoogte van de aansluiting met de Haydnlaan. Dit zou de bereikbaarheid van het station en de verkeersveiligheid op de Helperzoom ten goede komen. Bovendien zou deze oplossing de bestaande groenstrook ontzien.</p>	<p>De aanleg van een aansluiting aan het eind van de Haydnlaan levert een aantal nadelen op, met name het gegeven dat fietsters van Groningen-zuid naar het centrum dan een onlogische omrijbeweging moeten maken. Daarnaast blijkt bij het uitwerken van dit plan dat de helling van het fietspad te steil en, de hoeken te fors worden en de sociale veiligheid door verminderd zicht aanzienlijk verslechtert. Het aanleggen van een rotonde op de Helperzoom is niet nodig omdat een rotonde vooral werkt als vier 50 kilometer-wegen elkaar naderen met ongeveer gelijke verkeersstromen. In andere gevallen zijn andere oplossingen veel effectiever.</p>
<p>mevrouw T. Schrijver</p>	
<p>Insprekerster maakt bezwaar tegen de wijze waarop de gemeente met de omwonenden over het bestemmingsplan heeft gecommuniceerd. De gemeente heeft de informatievoorziening verbreed, waardoor bij de omwonenden verwarring kon ontstaan over het eigenlijke onderwerp van inspraak, het voorontwerp bestemmingsplan 'Station Europapark'. Door het bestaande bestemmingsplan niet als uitgangspunt te nemen en anderzijds irrelevante zaken aan de orde te stellen, heeft de gemeente de omwonenden een zuivere discussie onthouden.</p>	<p>Het bestemmingsplan en de presentatie van de plannen tijdens de informatie- en inspraakavond maakt voldoende duidelijk, dat (de planologische regeling voor) het station het onderwerp van inspraak is. Een doorkijkje naar toekomstige plannen is geboden, om het kader van de thans beoogde ontwikkelingen aan insprekers te schetsen. Verder wordt verwezen naar het commentaar bij punt 7e.</p>
<p>Insprekerster maakt er bezwaar tegen dat het balkgat buiten het plangebied is gehouden.</p>	<p>Zoals eerder aangegeven zal de kiss-and-ride-plaats naar aanleiding van inspraakreacties van bewoners van de Helperzoom in de richting van het balkgat worden verplaatst. Ook is het wenselijk om in het bestemmingsplan wat meer ruimte te laten voor uitbreiding van de</p>

		fietsenstalling. Daarom is besloten het balkgat in zijn geheel aan het bestemmingsplan 'Station Europapark' toe te voegen.
	Insprekerster maakt de gemeente erop attent dat zij een bij herhaling toegezegde bomeneffectanalyse niet heeft ontvangen.	De bomeneffectanalyse is insprekerster inmiddels ter hand gesteld.
	De heer J. Zijp	
	Inspreker wijst op de toename van het geluid als gevolg van het gebruik van de tunnel door brommers. Ook zal als gevolg van de voorgenomen snelheidsremmende maatregelen op de Helperzoom de geluidsbelasting toenemen door remmende en optrekkende auto's. Hij vraagt de gemeente een alternatieve oplossing te zoeken ter wille van de verkeersveiligheid en de beperking van geluidsoverlast aan de Helperzoom.	In antwoord 12d wordt ingegaan op de geluidbelasting door remmende en optrekkende auto's. Voor de overlast van brommers ten gevolge van het gebruik van de tunnel kan verwezen worden naar antwoord 4j. Voor de aansluiting van de fietsroute op de Helperzoom wordt verwezen naar 1b.
	De heer Ten Have	
	Inspreker vraagt of er veilige oplossingen voor fietsers komen. Ook wil hij weten of de trap van leuningen wordt voorzien.	Met betrekking tot de verkeersveiligheid van fietsers wordt verwezen naar het voorgaande (zie o.a. onder 1b). Verder zullen er leuningen langs de trappen worden aangebracht.

Verslag inspraakbijeenkomst bestemmingsplan Station Europapark

Datum : 2 september 2008

Plaats : Mediacentrale

Tijd : 19.30 – 22.30 uur

Aanwezig : 16 omwonenden van het plangebied, i.h.b. uit de Helperzoom en De Linie

Ambtshalve aanwezig : dhr. J. Dijkstra (RO/EZ, gemeente Groningen, projectmanager);
dhr. T. Adema (RO/EZ, gemeente Groningen, verkeerskundige);
mw. L. Koopal (RO/EZ, gemeente Groningen, stedenbouwkundige
en landschapsarchitecte); dhr. J. Dallinga (RO/EZ, gemeente
Groningen, juridisch medewerker)

Voorzitter (onafh.) : dhr. A. Woudstra.

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en schetst kort het programma van de avond. Na een presentatie van het ontwerp stedenbouwkundig plan door de gemeentelijke medewerkers is er ruimte voor vragen en reacties. Van de kant van de gemeente zijn aanwezig Jelle Dijkstra, projectmanager; Tim Adema, verkeerskundige; Lynke Koopal, stedenbouwkundige en landschapsarchitecte en Jaap Dallinga, juridisch medewerker. Aanwezigen die hun reacties in het kader van de formele inspraak genotuleerd wensen, worden verzocht hun naam te noemen. Een onafhankelijk notulist maakt een verslag van de bijeenkomst, dat aan alle ingetekenden op de presentielijst zal worden toegezonden.

2. Toelichting bij de voorgeschiedenis en de uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan door J. Dijkstra

Gemeentelijk projectmanager dhr. Jelle Dijkstra schetst de voorgeschiedenis en de voornaamste overwegingen die bij de opstelling van het stedenbouwkundig plan een rol hebben gespeeld. Het plangebied maakt deel uit van het bedrijfsterrein van de voormalige energiecentrale, dat in de jaren 90 aan de gemeente werd overgedragen en onder de naam Europapark een nieuwe functie verkreeg. Eind 2002 ging de gemeenteraad akkoord met het nieuwe bestemmingsplan voor het gebied, waarin de toekomstige invulling werd vastgelegd. Van de vier delen van het plangebied kreeg het Helperpark de bestemming van een open parkachtig terrein met daarin opgenomen een spoorwegstation, met daar bovenop kantoren en woningen. Aangezien de toekomstige ontwikkelingen voor dit deel moeilijk waren te voorzien, werd de omlijning van functies slechts globaal in het bestemmingsplan aangegeven.

De gemeente acht de bouw van het station urgent voor de ontsluiting van het Europapark en als voorziening voor de nieuwe kantoren van de Rijksdiensten op de Kempkensberg. De moeizame financiering heeft de bouw enkele jaren opgehouden, maar in mei van dit jaar gaf de gemeenteraad opdracht de bouw met spoed ter hand te nemen en hiervoor een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Een nieuw bestemmingsplan was mede noodzakelijk als gevolg van de gewijzigde omstandigheden. De keuze voor een andere inrichting van het perron leidde tot een overschrijding van de grens van het oorspronkelijke plangebied. In vergelijking met het bestemmingsplan van 2002 moest het station voorts enigszins in noordelijke richting worden opgeschoven. Bovendien bleek de realisatie van woningen en kantoren boven het station niet haalbaar. Deze zullen nu worden gebouwd in het Helperpark, dat daarvoor opnieuw moet worden ingericht. Om deze bebouwing mogelijk te maken, zal voor dit gebied te zijner tijd een nieuw bestemmingsplan worden ontwikkeld. De geplande nieuwbouw rondom het station maakt geen deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan Station Europapark.

Nog twee ontwikkelingen noemt de heer Dijkstra, die niet tot het voorontwerp-bestemmingsplan behoren, maar die wel relevant zijn voor de aanwezigen om kennis van te nemen. De mogelijke aanleg van een vierde spoorbaan is in de toekomst waarschijnlijk noodzakelijk door de uitbreiding van het treinverkeer (onder andere door de aanleg van een nieuwe lijn Groningen-Veendam in 2010). Een vierde spoor is echter vooralsnog niet in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen. Verder speelt de uitbreiding van de Zuidelijke Ringweg op de achtergrond en de gevolgen die dit kan hebben voor het voortbestaan van de kruising Esperantolaan met het spoor (de Esperantokruising wordt omwille van de veiligheid hoe dan ook opgeheven bij de aanleg van een vierde spoorlijn). Met name voor het

fietsverkeer in oost-westrichting over de Esperantokruising is in dat geval nog geen oplossing voor handen.

Reactie omwonende

Tijdens de presentatie door de heer Dijkstra maakt een der aanwezigen (naam onbekend) bezwaar tegen het gebruik van een kaart behorende bij het stedenbouwkundig plan van 2001. Aan zijn verzoek een toelichting te geven bij de plankaart van het thans geldende bestemmingsplan van 2002 kan de heer Dijkstra niet voldoen. Spreker verwijt de gemeente niet de plankaart van het huidige bestemmingsplan als uitgangspunt van de discussie te nemen. Deze kaart geeft als enige de actuele juridisch geldende situatie weer. Aangezien het voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark een wijziging inhoudt van dit bestemmingsplan, acht hij het onaanvaardbaar dat de gemeente het bestaande bestemmingsplan niet kan laten zien. Volgens spreker maakt de gemeente het de omwonenden onmogelijk om adequaat op het voorontwerp bestemmingsplan in te spreken. De heer Dijkstra geeft aan dat deze inspraakavond bedoeld is om aanwezigen aanvullende informatie te geven over de plannen zoals die juridisch zijn verwoord in het bestemmingsplan. Uiteindelijk is de tekst van het voorontwerp-bestemmingsplan en de plankaart die daarbij hoort het enige product dat straks juridische status zal krijgen. Dit plan wordt vanavond toegelicht en is overigens ook te verkrijgen bij de gemeente. Overigens is de gemeente altijd bereid een toelichting te geven aan belangstellenden over de inhoud van het bestaande bestemmingsplan. En gezien de vraag was het achteraf beter geweest de plankaart van het bestemmingsplan vanavond beschikbaar te hebben.

3. Toelichting bij het ontwerp van het station en de inrichting van het gebied door mw. L. Koopal en dhr. T. Adema

Stedenbouwkundige en landschapsarchitecte mw. Lynke Koopal en dhr. Tim Adema geven vervolgens een uitgebreide uiteenzetting hoe het station en de omgeving er uit komen te zien. Dit mede naar aanleiding van de vele vragen die van de kant van de aanwezigen worden gesteld. De onderwerpen die naar voren komen, worden in het volgende samengevat.

De inrichting van het station

Het gaat om een zogeheten basisstation zonder bemensing en met een kaartenautomaat. De twee platforms, elk met een overkapping, zijn bereikbaar via een lift of een trap. Langs het station lopen drie spoorlijnen waarvan er één in gebruik is van Arriva en de andere twee van de NS (hier is sprake van een wijziging ten opzichte van het bestaande bestemmingsplein waarin sprake was van gemeenschappelijk gebruik van de sporen en de perrons). De lengte van de platforms (maximaal 340 meter) is afgestemd op het verwachte gebruik in 2020.

De locatie van het station

De locatie van het station ligt min of meer vast als gevolg van de ruimte-eisen van het spoor. Aan de noordzijde moet tot de Esperantokruising 300 meter worden vrijgehouden om de uitbuiging van het spoor naar het perron mogelijk te maken. Aan de zuidzijde wordt een lengte van 1150 meter vrijgehouden tot de splitsing van het spoor ten behoeve van rangeerruimte voor de laad- en losplaats van goederen aldaar.

De tunnel

Eén van de meest opvallende delen van het station is de tunnel die onder het spoor door loopt. Deze is bestemd voor zowel voetgangers als fietsers (ook bromfietsen). Voor het fietsverkeer heeft de tunnel een dubbelfunctie, enerzijds ten aanzien van de bereikbaarheid van de perrons en anderzijds om een tussenwijkse verbinding mogelijk te maken tussen Groningen-Zuid en het Europapark en v.v. De tunnel zal in de toekomst een spilfunctie vervullen voor het fietsverkeer vanuit het zuiden naar de binnenstad, met name wanneer de Esperantokruising wordt opgeheven.

Het ontwerp van de tunnel

Bij het ontwerp van de tunnel zijn begrippen als zichtbaarheid, veiligheid en comfort richtinggevend geweest. Om voldoende ruimte te verkrijgen voor een comfortabele helling (3 procent) worden de toegangen voor fietsers parallel aan het spoor aangelegd, waarbij de toegang vanaf de Helperzoom licht afwijkt om de zichtbaarheid van het fietsverkeer te vergroten. Glooiende taluds langs de fietspaden dragen extra bij aan de zichtbaarheid en transparantie van de omgeving. De tunnel heeft een minimale breedte van 11 meter om het gescheiden verkeer van voetgangers en fietsers

probleemloos te laten verlopen. De breedte van de tunnel draagt ook bij aan het open karakter van het gebied en aan de sociale veiligheid.

Het aanzien aan de Europaparkzijde

In de ontwerpvisie van het station wordt een onderscheid gemaakt tussen de Europaparkzijde en de Helperzoomzijde. Aan de kant van het Europapark overheerst het stedelijke karakter, met een plein, omgeven door kantoorgebouwen. De bebouwing is mede bedoeld om het plein een levendig aanzien te geven. De bestemming van de gebouwen is vooralsnog onbekend. De voorlopige keuze voor kantoren rondom het station houdt verband met het mobiliteitsbeleid van de gemeente, dat er op gericht is het gebruik van het openbaar vervoer bij het woon-werkverkeer te bevorderen.

Het aanzien aan de Helperzoomzijde

Aan de kant van de Helperzoom wordt het beeld bepaald door groen, waarvoor de bestaande groenstrook opnieuw wordt ingericht. De Helperzoom staat te boek als ecologische verbindingzone, vandaar dat bij de inrichting aan ecologische functies bijzondere aandacht wordt besteed, zonder dat dit echter ten koste mag gaan van de sociale veiligheid rondom het station. De verbreding van het spoor en de aanleg van het fietspad dwingt tot de kap van zo'n 70 à 80 bomen. Nieuwe bomen zullen in de directe omgeving worden herplant om hiervoor compensatie te bieden. Voor het behoud van de zichtbaarheid en sociale veiligheid krijgt het groen in de directe omgeving van het station een opener karakter, op enige afstand wordt de begroeiing dichter. De bestaande waterpartijen kunnen zoveel mogelijk behouden blijven.

De functies rondom het station

Aan weerszijden van het station komen verschillende functies ten behoeve van het reizigersverkeer. Aan de kant van het Europapark is ruimte gereserveerd voor parkeergelegenheid (P+R, 160 parkeerplaatsen), een fietsenstalling (175 plaatsen), een 'kiss-and-ride'-gelegenheid, bushaltes en een taxistandplaats. Aan de kant van de Helperzoom komt een stalling voor 300 fietsen, een gecombineerde 'kiss-and-ride'-gelegenheid en taxistandplaats en een bushalte (voor de bestaande buslijn 5, wellicht in de toekomst uit te breiden met een tweede lijn richting Martiniziekenhuis en transferium Hoogkerk). Volgens de gebruikte rekenmodellen zijn de fietsenstallingen ruim bemeten en afgestemd op de verwachte situatie in 2020 (6000 reizigers per dag).

De verkeersveiligheid

Naar verwachting zal het autoverkeer op de Helperzoom tot 2020 toenemen van 6900 naar 9500 verkeersbewegingen per dag. Deze toename is voor het grootste deel het gevolg van autonome ontwikkelingen. Het aandeel van het station in de groei van het autoverkeer is zo'n 250 auto's per dag. Ook na de aanleg van het station blijft de Helperzoom een stedelijke ontsluitingsweg met een maximaal toegestane snelheid van 50km/h. Ten behoeve van de verkeersveiligheid voor het station wordt in de as van de weg een overrijdbare middengeleider aangelegd met zebra. Deze heeft een attentieverhogende en snelheidsremmende werking. Bij de aansluiting van de tunnel op de Helperzoom wordt een plateau of verkeersdrempel aangebracht om een veilige oversteek van fietsers van en naar de tunnel mogelijk te maken.

Geluid

De aanleg van het station zal leiden tot een toename van het lawaai door treinverkeer en een overschrijding van de streefwaarden voor geluid volgens de Wet op de Geluidshinder. Daarom wordt langs het spoor aan de zijde van de Helperzoom een geluidsscherm opgericht (hoogte tussen de 2 en 2,5 meter), dat grotendeels aan het oog wordt onttrokken door begroeiing. De verwachte toename van het autoverkeer wordt voor het grootste deel toegeschreven aan een autonome ontwikkeling (de aanwezigheid van het station trekt zoals gezegd 250 auto's per dag extra). Geluidswerende maatregelen als gevolg van het autoverkeer zijn daarom niet wettelijk verplicht. Aangezien bij de ontwikkeling van het Europapark werd geanticipeerd op de aanleg van het station, zijn aan deze zijde geen extra geluidswerende maatregelen noodzakelijk. Zo is De Linie gebouwd binnen de eisen van de Wet op de Geluidshinder.

Mevrouw Koopal en de heer Adema sluiten hun toelichting af met een driedimensionale beeldprojectie van het nieuwe station en het ingerichte plangebied. Op verzoek van de aanwezigen, zegt J. Dijkstra toe de beeldprojectie op de website van de gemeente te zullen plaatsen, zodat deze voor iedereen te bezichtigen is.

4. Een uiteenzetting van de besluitvormingsprocedure door dhr. J. Dijkstra

Projectmanager J. Dijkstra geeft kort het verdere verloop van de besluitvormingsprocedure weer. In de aanloop van de inspraakprocedure is op 24 juni een informatieavond gehouden, met daarna nog een extra bijeenkomst met bewoners van de Helperzoom op 27 augustus. Op 14 augustus is de inspraakperiode ingegaan die loopt tot 10 september. Tot uiterlijk die datum kan men inspreken op het ontwerp bestemmingsplan. Dit kan mondeling (tijdens de inspraakbijeenkomst), schriftelijk of telefonisch. Alle inspraakreacties worden opgenomen in het inspraakverslag dat met het collegevoorstel aan de raad wordt voorgelegd.

Na verwerking van de inspraakreacties legt het college van Burgemeester en Wethouders het ontwerp bestemmingsplan gedurende zes weken ter visie; in deze periode kunnen zienswijzen op het plan worden ingediend. Daarna volgt behandeling en vaststelling door de raad, waarna het bestemmingsplan wordt gepubliceerd. Voor de burger rest dan nog beroep bij de Raad van State, op grond van een eerder ingediende zienswijze.

Naar verwachting zal de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan rond oktober/november ingaan. De raadsbehandeling wordt omstreeks maart 2009 verwacht.

5. Inspraakreacties

Mw. M. Ohoioeloen vreest dat een fietsenstalling aan de Helperzoom de rust in de straat zal verstoren en de kans op overlast vergroot. Ze pleit er voor de stalling van fietsen aan de Europaparkzijde te concentreren.

T. Adema antwoordt dat de afwezigheid van een fietsenstalling fietsers niet zal weerhouden hun fiets aan die kant te parkeren, hetgeen een ongewenst chaotisch beeld zal opleveren.

Dhr. F. Aakster spreekt zijn zorg uit dat de aanleg van groen ten koste zal gaan van de sociale veiligheid van het station. Hij is bang dat het omwonenden zal weerhouden 's avonds van het station gebruik te maken. Hij bepleit bij de inrichting van de omgeving hiermee terdege rekening te houden.

Mw. L. Koopal legt uit dat ter hoogte van de overkapping van de perrons het station goed in het zicht komt te liggen. Dichtere begroeiing wordt op enige afstand van het station geplant. Ze erkent dat er een spanningsveld bestaat tussen ecologische doelstellingen en eisen van sociale veiligheid.

Dhr. J. Vos stelt voor meer woningen te bouwen rondom het plein voor het station, om de sociale veiligheid te vergroten. Hij waarschuwt voor situaties zoals aan de Leonard Springerlaan waar na vijven, na het sluiten van de kantoren, een onaangename sfeer ontstaat.

Dhr. F. Aakster valt inspreker bij en adviseert de gemeente concentraties van kantoren te vermijden en meer te denken in termen van menging van woon- en werkfuncties.

J. Dijkstra antwoordt dat de gemeente wil bevorderen dat de begane grondlaag functies krijgt die de sociale veiligheid buiten kantooruren ten goede komen (zoals winkeltjes, horeca en kiosken). Deze discussie valt overigens buiten het behandelde bestemmingsplan.

Dhr. P.L. Hilkhuijsen wijst op de gevaarlijke situatie die zal ontstaan bij de aansluiting van het fietspad naar het station op de Helperzoom, als gevolg van overstekend fietsverkeer. Deze situatie wordt verergerd door de aanwezigheid van een bushalte en 'kiss-and-ride'-gelegenheid. Volgens hem is de verkeerssituatie aan de Helperzoom onvoldoende uitgewerkt. Hij stelt voor de toegang tot het station te verbeteren door een rotonde aan te leggen ter hoogte van de aansluiting met de Haydnlaan. Dit zou de bereikbaarheid van het station en de verkeersveiligheid op de Helperzoom ten goede komen. Bovendien zou deze oplossing de bestaande groenstrook ontzien. Zijns inziens wordt nu te veel groen opgeofferd aan de bereikbaarheid van het station. Spreker wordt in zijn opvatting nadrukkelijk gesteund door **mw. F. Alberda, mw. I. van der Vegt, mw. M. Ohoioeloen, mw. H. Olijdam, mw Schrijver en dhr. J. Zijp**.

Mw. Schrijver maakt verder bezwaar tegen de wijze waarop de gemeente met de omwonenden over het bestemmingsplan heeft gecommuniceerd. De gemeente heeft de informatievoorziening verbreed, waardoor bij de omwonenden verwarring kon ontstaan over het eigenlijke onderwerp van inspraak, het voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark, zijnde een wijzigingsvoorstel op het bestaande bestemmingsplan. Door het bestaande bestemmingsplan niet als uitgangspunt te nemen en anderzijds irrelevante zaken aan de orde te stellen, heeft de gemeente de omwonenden een zuivere discussie onthouden. Daarnaast maakt spreker er bezwaar tegen dat het Balkgat buiten het plangebied is gehouden. En ten derde maakt ze de gemeente er op attent dat zij een bij herhaling toegezegde

bomeneffectanalyse niet heeft ontvangen.

Volgens J. Dijkstra is voldoende duidelijk gemaakt dat het onderwerp van inspraak een kleiner plangebied behelst dan het plangebied van het bestaande bestemmingsplan. Buiten het plangebied van het bestemmingsplan Station Europapark blijft het bestaande bestemmingsplan voorlopig geldig. In verband met de geplande intensievere bebouwing van het Helperpark zal voor dit gebied op termijn een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt. Het Balkgat is niet opgenomen in het bestemmingsplan Station Europapark, aangezien het deel uitmaakt van het bestemmingsplan Kempkensberg. De bomeneffectanalyse zal morgen aan mw. Schrijver worden opgestuurd en ook beschikbaar zijn via de gemeentelijke website. De heer Dijkstra wijst er verder op dat alle informatie over het bestaande bestemmingsplan bij de gemeente ter inzage ligt.

Dhr. J. Zijp wijst op de toename van het geluid als gevolg van het gebruik van de tunnel door brommers. Ook zal als gevolg van de voorgenomen snelheidsremmende maatregelen op de Helperzoom de geluidsbelasting toenemen door remmende en optrekkende auto's. Hij vraagt de gemeente een alternatieve oplossing te zoeken ter wille van de verkeersveiligheid en de beperking van geluidsoverlast aan de Helperzoom.

Dhr. F. Aakster vraagt de gemeente haast te maken met de aanleg van het station in het belang van het openbaar vervoer. Hij vreest langdurig oponthoud als gevolg van bezwaarprocedures en hij verzoekt de gemeente daarom tegemoetkomend te zijn ten aanzien van de bezwaren van de omwonenden.

Mw. M. Ohoioelon vraagt of de gemeente voldoende rekening houdt met de effecten van evenementen in de Euroborg. Ze wijst op mogelijke parkeerproblemen in de wijk en overlast door voetbalsupporters op het station.

J. Dijkstra antwoordt dat in Helpman geen betaald parkeren is ingevoerd, maar dat dit gebeurt zodra een meerderheid van de bewoners daarom vraagt.

6. Afsluiting

Als de insprekers pas na 10 september over het verslag kunnen beschikken, zegt J. Dijkstra toe dat eventuele correcties en aanvullingen op de genotuleerde inspraakreacties ook na deze datum nog in het inspraakverslag zullen worden opgenomen.

De voorzitter stelt vast dat er deze avond veel informatie over de tafel is gegaan. Hij spreekt zijn waardering uit over de driedimensionale presentatie die door de gemeente is gemaakt om de omwonenden een beeldend inzicht te verschaffen in de toekomstige situatie. Hij dankt de inleiders en de aanwezigen en sluit de vergadering.

Dienst Ruimtelijke ordening & economische zaken
Gedempte Zuiderdiep 98
9711HL
Groningen

Tineke Krol-Klamer
Helperzoom 69
9722BG
Groningen

BO/EZ		
REG. nr.	RO 08.1695455	
INGEG.	- 9 SEP. 2008	
DOOS nr.	-1731.212U582	
Keens gez. asint:		
Dir.	AKS	Paraaf

Gusta PRO

Groningen, 7 september 2008

Betreft: Zienswijze tegen (ontwerp-)bestemmingsplan [Station Europapark]

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand wil ik kennis geven van mijn bezwaren tegen het (ontwerp-)bestemmingsplan, zoals vervat in het (ontwerp-)bestemmingsplan [Station Europapark]. Het zou de waarde van mijn woning alsook het genot en woonplezier voor mij aanzienlijk schaden. Het voorgestelde bestemmingsplan waartegen naast mij ook andere buurtbewoners zich fel keren, omhelst het plan de aanleg van een tunnel luttele meters van ons huis verwijderd. Daarnaast wordt een extra spoor aangelegd en tevens een station hetgeen zou zorgen voor de nodige overlast, te denken aan stoppende en optrekkende treinen. Bomen worden gekapt waardoor de lichte felle verlichting van o.m. het stadion voor onze ramen zal prijken in plaats van het groen dat wij gewend zijn. Bovendien maken de bomen plaats voor een grote grijze betonnen muur, hetgeen zich leent voor graffiti- en schildering. Niet alleen worden dus bomen gekapt, het alternatief doet de Helperzoom tevens aan schoonheid inboeten. Ook zullen de flora en fauna verstoord worden daar de dieren niet zullen huizen in (nieuw aan te planten) jonge bomen.

De rustige Helperzoom zoals deze op het moment is - en waarvoor wij bij de aankoop van ons huis bewust hebben gekozen - zal plaats maken voor meer drukte. Tevens ben ik moeder van drie dochters: de toename van verkeer en de aanleg van een 'donkere' tunnel is ook iets waar ik mij ernstig zorgen over maak.

Al met al keer ik mij dus tegen dit bestemmingsplan omdat het indruist tegen alle criteria die onze woonkeuze destijds bepaalde. Rust en veiligheid zullen inboeten evenals het groen dat het aangezicht van de Helperzoom bepaalde. Andermaal, ik keer mij tegen het (ontwerp-) bestemmingsplan of wil daarin schadeloos worden gesteld.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het (ontwerp-) bestemmingsplan niet vast te stellen, althans gewijzigd vast te stellen dan wel compensatie uit te keren. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend

Tineke Krol-Klamer

Namens de familie Krol,
Tineke Krol-Klamer

Aan:

College van B&W, gemeente Groningen
Postbus 30026
9700RM Groningen

Groningen, 7 September 2008

Betreft: Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	R008.	
INGEK.	- 9 SEP. 2008	
DOGS. NR.	- 1.731.212/1582	
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Parasf

Y

Yalstka PRO

Geacht College van B&W,

Bijgevoegd vanwege onze grote bezorgdheid over de huidig voorgestelde ontwikkelingen ter informatie de door ons verzonden brief ten behoeve van de inspraakprocedure 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark'

Hoogachtend en met vriendelijke groet,


Marleen Slebos-Eisenga en Dirk-Jan Slebos
Redoute 5
9723 ZJ Groningen
slebos@tiscali.nl
050-3131712

Aan:

Gemeente Groningen, dienst RO/EZ
Loket Bouw en Wonen
Gedempte Zuiderdiep 98
9711HL GRONINGEN

DIENST RO / EZ	
REG. NR.	RO 08.1695476
INGEK.	- 9 SEP. 2008
DOSS. NR.	- 1.781.212 4582
Kopie gez. naar	
Er: Ald.	Paraaf

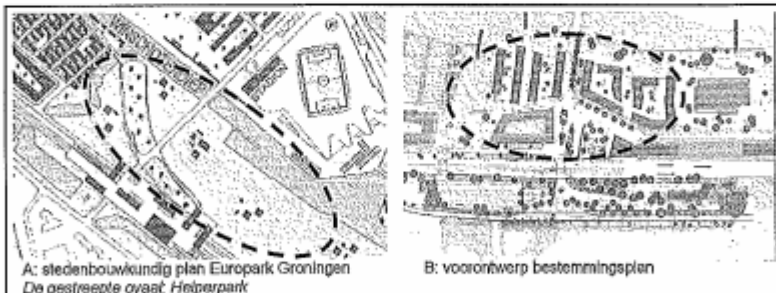
Justicia PRO

Groningen, 7 September 2008

Betreft: Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark

Ls,

Via dit schrijven willen wij onze grote zorg uiten over het 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark'. In het 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark' wordt de essentie van het 'stedenbouwkundig plan Europapark Groningen' volledig weggeschreven. In dat 'stedenbouwkundig plan Europapark Groningen' was er sprake van een zeer belangrijke rol voor het te ontwikkelen Helperpark: (citaat pagina 17 van dat plan): "Het Helperpark ligt op een cruciale plek in het Europapark. Het verbindt de Euroborg, het kantorenpark, het NS-station Kempkensberg en de woonwijk De Linie. Het park krijgt niet alleen een functie voor de mensen die wonen en werken op het Europapark, maar ook voor bewoners van de hele stad en regio." Hieronder een schets van de gewenste situatie in dat plan (A) met daarnaast de versie uit het nu voorliggende voorontwerp (B).



Er is niet veel uitleg nodig bij deze figuren om te zien dat er zeer fors wordt ingeleverd op het geplande Helperpark, of eigenlijk dat dit park er niet meer zal komen.

Het stedenbouwkundig plan en de visie die de gemeente heeft weergegeven heeft ons er toe gebracht om in 2004 te gaan verhuizen naar de Linie. Destijds hebben wij hier via Makelaar Boelens-Jorritsma in een project van Slokker Vastgoed aan de Redoute een zogeheten "Parkvilla"(1) gekocht. Bij de aankoop van deze woning werd er ook in

de begeleidende brochures van die woningen zeer duidelijk melding werd gemaakt van het aanwezige "Natuurschoon" zoals het Oude Winschoterdiep en het Helperdiep met het Helperpark.

Tot op heden wonen wij met groot plezier in de Linie, wat tot dusverre een geslaagd project lijkt te zijn. Om het wonen in deze steeds drukker wordende wijk met de komst van grote projecten als de Frontier en de Stoker&Brander aantrekkelijk te laten blijven is een groot park van levensbelang. Dit park lijkt ook een belangrijke functie te krijgen voor de wijk Helpman, waar veel groen gaat verdwijnen door de plannen daar (realisatie station en plannen Kempkensberg) en met het realiseren van een stationsdoorgang Helpman een directe verbinding krijgt met het Helperpark. Als het geplande Helperpark er uiteindelijk niet blijkt te komen zal de aantrekkelijkheid en het leefklimaat in de Linie, maar ook bij onze overburen in Helpman enorm verslechteren.

Via de geboden mogelijkheid tot inspraak, willen wij u daarom dringend vragen om het Helperpark in zijn volledigheid, zoals voorgesteld in al uw oorspronkelijke visies, ook in het 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark' terug te laten komen. Het huidige voorontwerp met het daarin laten verdwijnen van het Helperpark ten gunste van woningbouw is een grote gemiste kans. Daarbij willen wij u uitdagen om tot een ontwerp te komen wat applaus oogst en rust en ruimte zal geven aan iedereen die hier nu woont en nog komt te wonen.

Wij zijn graag bereid tot verder inhoudelijk overleg.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,



Marleen Slebos-Eisenga en Dirk-Jan Slebos
Redoute 5
9723 ZJ Groningen
slebos@tiscall.nl
050-3131712

cc.

Onze burens aan de Redoute
Boelens-Jorritsma, Ossenmarkt 5, 9712NZ Groningen
Slokker Vastgoed, Postbus 55, 1270AB Huizen
College van B&W, gemeente Groningen, Postbus 30026, 9700RM Groningen

Aan:

Gemeente Groningen, dienst RO/EZ
Loket Bouw en Wonen
Gedempte Zuiderdiep 98
9711HL GRONINGEN

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	R008.1695787	
INGEK.	11 SEP. 2008	
DOOS NR.	1.31.2126582	
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Paraf.

TER info
Rylskaa PKD

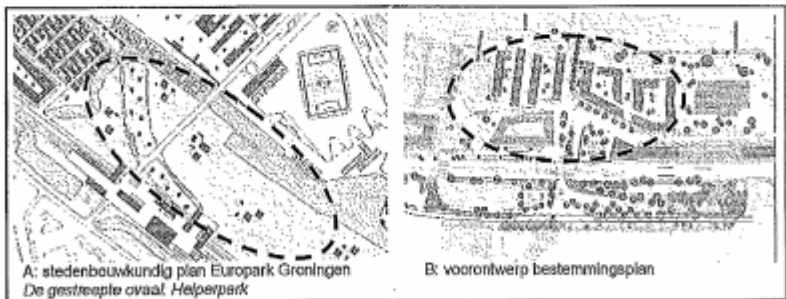
Groningen, 7 September 2008

Betreft: **Inspraak voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark**

Wij (buren) hebben na lezing van deze brief die ons ter info is gegeven, hardtkouige verzameld. Zie hiervoor onderaan deze brief.

Ls,

Via dit schrijven willen wij onze grote zorg uiten over het 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark'. In het 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark' wordt de essentie van het 'stedenbouwkundig plan Europark Groningen' volledig weggeschreven. In dat 'stedenbouwkundig plan Europark Groningen' was er sprake van een zeer belangrijke rol voor het te ontwikkelen Helperpark: (citaat pagina 17 van dat plan): "Het Helperpark ligt op een cruciale plek in het Europapark. Het verbindt de Euroborg, het kantorenpark, het NS-station Kempkensberg en de woonwijk De Linie. Het park krijgt niet alleen een functie voor de mensen die wonen en werken op het Europapark, maar ook voor bewoners van de hele stad en regio." Hieronder een schets van de gewenste situatie in dat plan (A) met daarnaast de versie uit het nu voorliggende voorontwerp (B).



Er is niet veel uitleg nodig bij deze figuren om te zien dat er zeer fors wordt ingeleverd op het geplande Helperpark, of eigenlijk dat dit park er niet meer zal komen.

Het stedenbouwkundig plan en de visie die de gemeente heeft weergegeven heeft ons er toe gebracht om in 2004 te gaan verhuizen naar de Linie. Destijds hebben wij hier via Makelaar Boelens-Jorritsma in een project van Slokker Vastgoed aan de Redoute een zogeheten "Parkvilla"(!) gekocht. Bij de aankoop van deze woning werd er ook in

de begeleidende brochures van die woningen zeer duidelijk melding werd gemaakt van het aanwezige "Natuurschoon" zoals het Oude Winschoterdiep en het Helperdiep met het Helperpark.

Tot op heden wonen wij met groot plezier in de Linie, wat tot dusverre een geslaagd project lijkt te zijn. Om het wonen in deze steeds drukker wordende wijk met de komst van grote projecten als de Frontier en de Stoker&Brander aantrekkelijk te laten blijven is een groot park van levensbelang. Dit park lijkt ook een belangrijke functie te krijgen voor de wijk Helpman, waar veel groen gaat verdwijnen door de plannen daar (realisatie station en plannen Kempkensberg) en met het realiseren van een stationsdoorgang Helpman een directe verbinding krijgt met het Helperpark. Als het geplande Helperpark er uiteindelijk niet blijkt te komen zal de aantrekkelijkheid en het leefklimaat in de Linie, maar ook bij onze overburen in Helpman enorm verslechteren.

Via de geboden mogelijkheid tot inspraak, willen wij u daarom dringend vragen om het Helperpark in zijn volledigheid, zoals voorgesteld in al uw oorspronkelijke visies, ook in het 'voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark' terug te laten komen. Het huidige voorontwerp met het daarin laten verdwijnen van het Helperpark ten gunste van woningbouw is een grote gemiste kans. Daarbij willen wij u uitdagen om tot een ontwerp te komen wat applaus oogst en rust en ruimte zal geven aan iedereen die hier nu woont en nog komt te wonen.

Wij zijn graag bereid tot verder inhoudelijk overleg.

Hoogachtend en met vriendelijke groet,

Marleen Siebos-Eisenga en Dirk-Jan Siebos
Redoute 5
9723 ZJ Groningen
siebos@tiscall.nl
050-3131712

cc.

Onze burens aan de Redoute
Boelens-Jorritsma, Ossenmarkt 5, 9712NZ Groningen
Slokker Vastgoed, Postbus 55, 1270AB Huizen
College van B&W, gemeente Groningen, Postbus 30026, 9700RM Groningen

- 9 september '08
- Wij (buren) delen deze zorg:
- Thea Mulder & Joanneke Garst, Redoute 10
 - Judith & Erika Hilveeda, Bastion 9
 - Margot en Jan Middel, Bastion 8
 - Tine Jensen & Rutger Gietema, Redoute 7
 - Johan & Myrna Schulting, Redoute 6
 - Wim Heerem, Redoute 5
 - Tompe Savonij, Redoute 2
 - Ja van de Velde, Redoute 1
 - Feiko Postboom, Redoute P
 - GN Paenabbe Bastion 16
 - S. Wagenvoort, Redoute 12
 - Anka & Simon Noorala, Redoute 9
 - Sonja v.d. Meer, Redoute 14
 - Piets Bonekamp, " "

Fam. Zijp
Helperzoom 55
9722 BG Groningen

Aan: Gemeente Groningen
Dienst Ruimtelijke Ordening
afdeling Projecten
Postbus 7081
9701 JB Groningen

DIENST RO / EZ		
REG. NR. R008.1685064		
INGEK. - 9 SEP. 2008		
DOSS. NR. - J. 731.212 U 582		
Kopie gez. naar:		
Dir.	Afd.	Perzoon
Dijkstra	PRO	PRO

Groningen, 07 september 2008

betreft: bezwaren tegen voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark

Geacht Bestuur,

Middels deze brief willen wij onze bezwaren tegen het huidige voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark, zoals dat aan ons gepresenteerd is op 27 augustus (in wijkgebouw de Helpen) en 2 september 2008 (in de Mediacentrale), kenbaar maken.

Tijdens de presentaties is genoemd dat er veel aanvullende documenten en notulen op de website staan, deze waren moeilijk te vinden. Tijdens de presentaties vonden wij het onduidelijk hoe de situatie nu is en hoe het straks wordt. De kaarten en tekeningen gaven daarin geen juist inzicht en waren niet altijd up-to-date, zo werden er bijvoorbeeld illustraties getoond met hoogbouw op het station, terwijl dat al lang weer achterhaald is. De panorama foto's die we op internet hebben kunnen bekijken gaven wel een goed beeld van de situaties.

1. Plaats van het station

Wanneer we op grote schaal naar het plan kijken valt het ons op dat dit station erg dicht bij het hoofdstation komt. Verder in Nederland zien we dat de onderlinge afstanden tussen stations groter zijn. Deze korte afstand lijkt ons niet efficiënt, omdat hiermee de snelheid uit de trein gehaald wordt en daardoor de reis langer zal duren. Fietsers zullen bij voorkeur opstappen op het hoofdstation, omdat dit een zitplaatsgarantie kan opleveren, en de eventueel extra af te leggen afstand kort is, en het afleggen daarvan in elk geval korter duurt dan staan tot Zwolle.

2. Het uitbuiken van de sporen

Het uitbuiken van de sporen dient te gebeuren aan de Europapark zijde van het huidige spoor. Dit heeft als voordeel dat er minder bomen in de ecologische zone aan de Helperzoomzijde hoeven te worden gekapt. Bovendien hoeft er dan ter hoogte van de plas (coördinaten ± 235,4; 580,1) niet in het water gebouwd te worden, hetgeen een aanzienlijke kostenbesparing oplevert. Verder zal de baanvakseparatie die tussen de verschillende railvervoerders (Nederlandse Spoorwegen en Arriva) bestaat, ook in de gewijzigde vorm blijven bestaan. In beide gevallen zullen echter de goederenvervoerders de Arriva-rails moeten kruisen om op het rangeerterrein te komen. De aansnijding van de aankomende sporen op het uit te buiken gedeelte is recht, daarom kan vanuit symmetrieoogpunt gesteld worden dat uitbuiken naar Europaparkzijde evengoed mogelijk is als uitbuiken aan de Helperzoomzijde. Wij raden u aan

1

aan de Europaparkzijde alvast ruimte te reserveren voor de aanleg van het toekomstige vierde spoor.

3. De breedte van het perron

Door het uitbuiken van de sporen wordt er tussen die sporen ruimte gecreëerd voor een 12 meter breed perron. Deze breedte is alleen nodig wanneer de liften zich in het midden van het perron bevinden. Wanneer de liften langs de sporen worden geplaatst kan het perron aanzienlijk smaller aangelegd worden. Dit heeft als voordeel dat de lengte die nodig is om het spoor uit te buiken korter is, en daarmee de vrijheid van plaatskeuze van het station groter is.

4. De uitgang van het station aan de Europaparkzijde

De uitgang van het station aan de Europaparkzijde is ongelukkig gekozen. Wanneer er een vijandschappelijke wedstrijd gespeeld wordt in het Euroborgstadion, zullen gastsupporters die op het station aankomen, midden in de verkeersstroom terecht komen van de thuis supporters en nietsvermoedende burgers die van de tunnel gebruik moeten maken. Gast- en thuis supporters willen elkaar nog wel eens onvriendelijk bejegenen, dit wordt door het samengaan van de verkeersstromen niet voorkomen.

5. De aansluiting van het fietspad op de Helperzoom

De haakse aansluiting van het fietspad op de Helperzoom is buitengewoon ongelukkig en levert een groot gevaar op voor fietsers die de Helperzoom moeten oversteken. Met name in spitstijden is er veel autoverkeer en fietsverkeer dat elkaar moet kruisen. Dit levert vooral voor fietsers gevaar op. Tijdens de presentatie van de plannen werd opgemerkt dat dit nog een 'attentiepunt' is. Het aanmerken als 'attentiepunt' kan echter niet als een oplossing opgevat worden. Het aanleggen van een verkeersdrempel hier ter plaatse, zoals ook genoemd is tijdens de presentatie, zal in dit geval extra geluidsoverlast geven doordat automobilisten zullen moeten remmen en weer optrekken. Ook zal dit een onduidelijke en daardoor gevaarlijke situatie opleveren, omdat het voor de fietsers onduidelijk is of de automobilisten remmen voor de drempels of om de fietsers de gelegenheid te geven over te steken. Verder is het zo dat er hier veel oudere mensen wonen, die in het algemeen moeite hebben met achterom kijken en hier wél in één keer verkeer van twee richtingen moeten kruisen. Dit levert voor hen dus een extra gevaarlijke situatie op.

6. Kiss and ride plaats

Om zich toegang tot de kiss en ride plaats aan de Helperzoom-zijde te verschaffen, zal het autoverkeer het fietspad moeten oversteken. Dit levert een gevaarlijke situatie op, die door een andere inrichting van het gebied te kiezen, niet hoeft te ontstaan.

7. Het aantal fietsparkeerplekken

De verwachting is dat de toevloed van het station Europapark dagelijks ongeveer 950 van de Helperzoomzijde zal zijn. Toch wordt er voorgesteld om aan die zijde slechts 300 fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Het lijkt ons onwenselijk dat de andere 650 fietsen in de bosjes of op straat belanden, daarom willen we meer fietsparkeergelegenheid.

8. Geluidsscherm

Wij vinden het mooi dat we 's zomers tegen het groen aankijken van de bomen en het struufel dat zich tussen ons huis en het spoor bevindt. Wij vinden het ook mooi dat we 's winters de treinen kunnen zien rijden. Daarom hebben wij bezwaar tegen het aanbrengen van een geluidsscherm. Bovendien verwachten wij dat een dergelijk scherm beklad gaat worden met graffiti en daardoor niet mooi oogt.

9. Bomenkap

Wij vinden het niet nodig dat er zoveel bomen gekapt gaan worden. Daarnaast vinden wij dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de ecologische waarde van die bomen. Daarom willen we dat er meer bomen gespaard worden, bijvoorbeeld door het onder punt 2 aangegeven alternatief. Verder zijn wij niet overtuigd van het feit dat de grote populieren gekapt moeten worden. Op één van de gepresenteerde tekeningen staan deze tussen het spoor en het water (tegenover huisnummers 51 - 69) terwijl deze in werkelijkheid aan de Helperzoom-zijde van het water staan en daar niet in de weg staan voor het uitbuiken van het spoor, noch voor het fietspadalud. Daarom willen we dat deze gespaard blijven.

10. Brommers in tunnel

In een tunnel wordt lawaai meestal weerkaast door de harde wanden, dit levert een extra geluidsdruk op zowel binnen als buiten de tunnel. Daarom vinden we dat de tunnel niet toegankelijk moet worden voor brommers, of dat er geluiddempende maatregelen moeten worden genomen in en rondom de tunnel.

11. Ecologische zône

Wij willen dat er rekening gehouden wordt met het feit dat het hier betreffende gebied een ecologische zône en dat daarom rekening moet worden gehouden met de daar verblijvende dieren. Daarom willen we dat er een 'groene brug' over de tunnel heen komt waardoor dieren zich moeiteloos door de gehele zône kunnen verplaatsen.

12. Waterloop

Het water, dat zich tegenover de Helperzoom huisnummers 39 t/m 65 bevindt, staat via een leiding in verbinding met de het water aan de Bachkade. Wij denken dat het voor een goede waterhuishouding van belang is dat deze verbinding blijft bestaan, en dat daar vóór de aanleg van het verdiepte fietspad een oplossing moet worden gevonden, die er in voorziet dat deze verbinding blijft bestaan.

13. Lichtvervuiling

Sinds de opening van de Euroborg met de daar gevestigde instellingen en bedrijven zien wij lichtvervuiling aan de overkant van de straat. Deze wordt voor een deel opgevangen door de beplanting aan de overkant van de Helperzoom. Daarom willen we dat er weer hoge beplanting komt, om zo lichthinder te voorkomen of te beperken.

Wij hopen dat wij u hiermee voldoende geïnformeerd hebben, maar denken ook graag mee met het oplossen van knelpunten. Zodat de belangen van alle burgers zorgvuldig gewogen kunnen worden in het door u uit te voeren besluitvormingsproces.

Met vriendelijke groet,


Jaap R. Zijp

Aan:
Projectgroep Europapark, afdeling Projectmanagement
Dienst RO/EZ
Gedempte Zuiderdiep 98
postbus 7081
9701 JB Groningen
telefoon: (050) 367 8111
e-mail: europapark@roe.z.groningen.nl

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	ROO. 1635271	
INGEK.	- 9 SEP. 2008	
DOCS. NR.	- 1.731.212.6.582	
REGIS. GEF. AAN:		
ORG.	Afd.	Parasol
Groningen, 8 september 2008		

Dijkster PRO

Betreft: Inpraak voorontwerp bestemmingsplan Europapark

Geacht Projectgroep,

Hierbij brengen wij u op de hoogte van onze zienswijze inzake het voorontwerp Bestemmingsplan Europapark 2008.

1. Wij maken bezwaar tegen het kappen van het grote aantal bomen (81)
 - Met het oog op de aanwezigheid in het betreffende gebied van een aantal beschermde inheemse diersoorten is de kap o.i. strijdig met de artikelen 10 en 11 van de Flora en Faunawet die het opzettelijk verontrusten van beschermde inheemse diersoorten en verstoren van hun verblijfplaatsen verbieden.
 - De Ecologische Hoofd Structuur wordt o.i. niet versterkt, maar voor minimaal de komende tien jaar verzwakt door de lange bres die door de bomenkap wordt geslagen in de groenstrook aan de Helperzoom langs het spoor. Temeer daar na 2015 de populieren en wilgen genummerd 116 t/m 158 eveneens gekapt zullen worden.
 - Wij zien niet de noodzaak van uitbreiding van het spoor langs de Helperzoomzijde. Aan de Europaparkzijde, waar het terrein reeds geheel braak ligt, liggen o.i. voldoende mogelijkheden.
2. Wij spreken onze verontrusting uit over het feit dat het voorontwerp geen maatregelen benoemt die mogelijk nodig zijn om de verkeersveiligheid van de fietsers komende uit de fietstunnel richting oversteek Helperzoom te garanderen bij de te verwachten toenemende verkeersdruk.

Met vriendelijke groet,



Wouter Vulljk

Helperzoom 47,
9722 BE Groningen
e-mail: ps59@planet.nl



Jetty Olijdam

Groningen, 8 sept. 2008

Aan
het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 2001
3700 PB Groningen

BESTUURSDIENST	
reg.nr.	RO 08.1686110
Ingek.	- 9 SEP 2008
class.	- 1731.212
te beh. door:	RO
kopie gez. aan:	

Jeacht College van B&W

Betreft: Voorontwerp bestemmingsplan
'station' Europapark

Hiermee laat ik u alvast weten dat ik
bewaar aanteken tegen het voorgestelde
voorontwerp e.g. wijziging omdat dit
vastel is stijd is met het huidige
juistende bestemmingsplan.

Verder behoud ik mij het recht voor om
mijn bewaar uitgedrukt te kunnen
tegenwoordig.

DIPLOMA	
RO 08.1686110	
10 SEP. 2008	
- 1731.212	
Paraf	

Dijkster **PRO**

Noogastend
mede en i.o.v.
de bewoners met de B&W

Aan
het college van Burgemeester en Wethouders
Postbus 20001
3700 PB Groningen

Reeds ingekocht NR
RD08.1695793

Groningen, 10 sept. 2008

Aan
dienst RO/EZ, afd. projecten
Postbus 7001
3701 JB Groningen

Mijnheeren

Betreeft: bijlage bij mijn brief dd 8 sept. j.l.
over voorwaarde bestemmingsplan
Station Europapark

Dere brief is een bijlage zoals hierboven
vermeld, die de gestuurd aan college van
B&W

Tevens raad ik u aan het verslag van de
officiële inspraakavond dd 2 sept. j.l.
te lezen betreffende de de reactie van de
omwonende op welke ik onderschrijf.
2 ~~de~~ relatieve delen

Nog steeds blijft de vraag wat betreft het
Balkenjat onvoldoende beantwoordt.

Wat is de gemeente in de toekomst van
plan in een ander bestemmingsplan.

In ~~aanhangsel~~ lees ik dat het Balkenjat
een ander verslag

voor een deel gedempt gaat worden?
Met Balkenat maakt deel uit van het
oorspronkelijke huideigedige vigerend bestemmingsplan

De aanleg van het station Europapark is
qua omvang en qua ligging van de Helpen-
zoom met ecologische status, alsmede
ingrijpen in het watergebied van zone
B.E.A. onaanvaardbaar

Best mij nog ten overvloede te benadrukken
dat wij als burger veel te weinig tijd hebben
gekregen om ons voor te bereiden en te
verdiepen op de ter hand gestelde informatie
(zie toelichting)

Met vriendelijke groeten

mevrouw I. Schijver
mede en i.o.v. de bewoners
nr. 23 Hm 63

Toelichting

verslag 2 sept ingang - ontvangen 2 september
natuuretoets en Oud ecologische structuur - ontvangen
9 september naarg
bomen effect analyse - ontvangen 5 september

8 sept. 2008

DIENSTPROYECT		
REG. NR. R008-16852-59		
MSEK. SEP. 2008		
DOSS. NR. -1.731.212.6-582		
De	Afd.	Parool
	PRO	D

Aan
 Dienst RO EZ, afd. Projecten
 Postbus 9081
 9701 JB Groningen

Mijnre heren ^{Dijkstra}

Betrijft: Voorontwerp bestemmingsplan
 Station Europapark

Ik teken bezwaar aan tegen het voorgestelde voorontwerp c.p. wijziging van het huidige gunzend bestemmingsplan omdat dit hiermee in strijd is.

En behoud mij het recht voor om mijn bezwaar uitgebreid te kunnen toelichten.
 (Bijlagen) kunt u spoedig tegemoet zien.

Met vriendelijke groeten,
 mevrouw I. Schijver
 mede en i.o.v. de bewoner
 nrs 234/m 65

Groningen, 8 sept. 2008

Aan
het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 2001
3700 PB Groningen

BESTUURSDIENST	
reg.nr.	RO 08.1686110
ingek.	- 9 SEP 2008
class.	- 1731.212
to beh. door:	RO
kopie gez. aan:	

Jeacht College van B&W

Betreft: Voorontwerp bestemmingsplan
'station' Europapark

Hiermee laat ik u alvast weten dat ik
bewaar aantekent tegen het voorgestelde
voorontwerp e.g. wijziging omdat dit
voorstel in strijd is met het huidige
juugrende bestemmingsplan.

Verder behoud ik mij het recht voor om
mijn bewaar uitzoekend te kunnen
kijmbit hier.

RO 08.1686110	
10 SEP. 2008	
- 1.731.212	
Parasit	
PRD	

Noogantend
mede en i.o.v.
de bewoners van Europapark

Regulering

Groningen, 10 sept. 2001

Aan
dienst RO/EZ, afd.
Postbus 7001
3701 JB Groningen

DIENST RO/EZ		
REG. NR. RO.00.1695/93		
INGEK. 10 SEP. 2000		
DOSS. NR. -1.31.212 U582		
Kopie gez. naar:		
Erg.	Ald.	Perdeel

Mijnheeren

Betreeft: bijlage bij mijn brief dd. 8 sept. j.
over voorontwerp bestemmingsplan
Station Europapark

Dere brief is een bijlage zoals hierboven vermeld, die de gestuurd aan college van B&W

Tevens raad ik u aan het verslag van de officiële inspraakavond dd 2 sept. j. te lezen betreffende 1. de reactie van de omwonende (welke ik onderschijf) 2. ~~de~~ subrovisie daarvan

Noch steeds blijft de vraag wat betreft het Balkenjat onvoldoende beantwoordt. Wat is de zwaarte in de toekomst van plan in een ander bestemmingsplan. In voorstellen lees ik dat het Balkenjat een ander voorstel

voor een deel gedempt gaat worden?
Het Balkenjat maakt deel uit van het
oorspronkelijke hiërarchische vigerend bestemmingsplan

De aanleg van het station Europapark is
qua omvang en qua ligging voor de stelpa-
zoorn met ecologische status, alsmede
ingepas in het watersgebied van zone
B.E.A. onaanvaardbaar.

Rest mij nog ten overvloede te benadrukken
dat wij als burger veel te weinig tijd hebben
gekeurd om ons voor te bereiden en te
verdiepen op de ter hand gestelde informatie
(zie toelichting)

Met vriendelijke groeten
mevrouw I. Schrijver
mede en i.o.v. de bewoners
ms 23 thm 63

Toelichting
verslag 2 sept inzage - ontvangen 8 september
natuuroets en stedecol. structuur - ontvangen
3 september naïvh
bomen effect analyse - ontvangen 5 september

Van: P.L. Hilkhuisen
Helperzoom 41
9722BE Groningen
050-5254418
plhilkhuisen@planet.nl

T. Schrijver
Helperzoom 39
9722BE, Groningen
050-5266752

Aan: *Dijkstra*
Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 20001
9700 PB Groningen

BESTUURSDIENST
reg.nr. <i>2008.1686119</i>
ingeek. - 9 SEP 2008
class. - <i>1.731.212</i>
te beh. door: <i>RO</i>
kopie gez. aan:

DIENST RO / EZ		
REG. NR. <i>2008.1686119</i>		
INGEK. 10 SEP. 2008		
DOGS. NR. <i>1.731.212</i> <i>U 582</i>		
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Paraaf
<i>PRO</i>		

Vooraf

In deze brief worden meerdere bezwaren aangetekend tegen het Voorontwerp bestemmingsplan Station Europark, hierna kortweg Voorontwerp genoemd.

Bij elk bezwaar wordt een korte toelichting op dat bezwaar gegeven.

In onderstaande tekst wordt verwezen naar Bestemmingsplan 2002, waarmee bedoeld wordt het 'Bestemmingsplan Europapark 2002, Groningen, juni 2002', dat in de vergadering van de Raad van de Gemeente Groningen op 18 december 2002 is vastgesteld.

1. Bezwaar tegen het kappen van bomen op de Helperzoom

Ondergetekenden tekenen bezwaar aan tegen

- 1.1 het kappen van bomen op de Helperzoom, én
- 1.2 het kappen van de beschermde boom (de 'es') op de Helperzoom, en
- 1.3 het niet aangeven of de zogenaamde EHS procedure op het ecologisch gebied rond de Helperzoom van toepassing is en zo ja, hoe deze dan wordt uitgevoerd.

Toelichting

In het Bestemmingsplan 2002 wordt onder meer aangegeven:

(zie blz. 16)

"De Helperzoom blijft in hooflijnen hetzelfde en vervult daarmee een belangrijke rol als ecologische en landschappelijke verbinding met het buitengebied."

(zie blz. 22)

"Aan de westkant van het spoor ligt de Helperzoom, een ecologisch waardevolle groenstructuur die onderdeel uitmaakt van de stedelijke ecologische structuur. Het gemeentelijk beleid is erop gericht deze ecologische structuur te versterken."

Volgens het Voorontwerp zal minimaal de helft van het aantal bomen langs de spoorbaan gekapt dienen te worden ten behoeve van de aanleg van het nieuwe station en de daarbij geplande tunnel voor het langzame verkeer. Dit kan niet anders betekenen dan dat de huidige (en historisch waardevolle) ecologische structuur ingrijpend gewijzigd dan wel volledig verwoest wordt en dus niet overeenkomt met de in het Bestemmingsplan 2002 door de Raad van de gemeente Groningen vastgestelde uitgangspunten.

Opmerkingen

- Gezien de grote ingreep op de ecologische structuur langs de Helperzoom volgens het Voorontwerp had op basis van het Bestemmingsplan 2002 verwacht mogen worden dat er alternatieve scenario's voor het nieuwe station ontwikkeld zouden worden die de ecologische structuur van de Helperzoom zo veel mogelijk zouden sparen. Dit is niet gebeurd, dan wel zijn daar geen mededelingen over gedaan. Het enige uitgangspunt is (in de voorlichting naar ondergetekenden) steeds geweest dat het nieuw te bouwen station recht tegenover de Boumaboulevard dient te liggen. Naar de mening van ondergetekenden zijn er wel degelijk alternatieven die ook andere voordelen met zich meebrengen (waaronder de verkeersveiligheid).
- Niet alleen de Helperzoom zal in het Voorontwerp uitermate veel bestaand groen verliezen, hetzelfde geldt op grond van andere plannen ook voor het gebied rond de Kempkensberg. Voor beide genoemde gebieden tezamen zal gelden dat honderden bomen volgens de voorgestelde plannen dienen te verdwijnen.
- Door de keuze van de ligging van de stationsingang alsmede de daarbij behorende tunnel voor het langzame verkeer heeft (volgens de gemeentelijke voorlichting) de beschermde boom (de 'es') geen overlevingskansen. Een alternatief scenario (voor het behoud van de beschermde boom) is niet ontwikkeld dan wel geen openbaarheid aan gegeven.
- Het nieuw te ontwikkelen Helperpark, zoals aangegeven in het Bestemmingsplan 2002 aan de oostkant van het nieuwe station, wordt volgens het Voorontwerp grotendeels niet dan wel geheel niet uitgevoerd. De bestaande groene ecologische zone – Sterrenbos, Kempkensberg, Engelse Kamp en Helperlinie – zal ingrijpend worden aangetast dan wel grotendeels verwoest. Ook het volgens het Bestemmingsplan 2002 voorgenomen groene Helperpark zal er niet komen.

2 Bezwaar tegen de voorgestelde ligging van het nieuwe station en de daarbij geplande tunnel

Ondergetekenden maken bezwaar tegen

- 2.1 de voorgestelde ligging van het nieuwe station, én
- 2.2 de daarbij geplande tunnel onder het station voor langzaam verkeer en voor toegang tot het station, én
- 2.3 de dubbele functie van de geplande tunnel als enerzijds toegangsweg naar het nieuwe station en anderzijds als verbindingroute (Noord-Zuid).

Toelichting

- Zoals bij bezwaaren 1 al is aangegeven wordt door de geplande ligging van het nieuwe station en de daarbij geplande tunnel de ecologische structuur van de Helperzoom zeer ingrijpend aangetast. In het Voorontwerp wordt de Boumaboulevard als uitgangspunt genomen voor de ligging van het nieuwe station en de daarbij geplande tunnel. In plaats daarvan had onderzocht kunnen dan wel dienen te worden of de ligging van het nieuwe station niet beter gesitueerd had kunnen worden tegenover ofwel de Haydenlaan ofwel de Groenendaal.
- Voor een fietstunnel wordt (aan beide kanten van het spoor) voor de toegangswegen een route en een hellingspercentage van 3 procent als uitgangspunt genomen met als gevolg een lange aanrijweg en daardoor een onnodig grote ingreep op de huidige ecologische structuur van de Helperzoom. Als uitgangspunt had genomen dienen te worden een route én een verantwoord hellingspercentage waarbij zo veel mogelijk groen gespaard blijft.

- De onveiligheid en de vernielingen rond het nieuwe station zullen 's-nachts aanzienlijk toenemen als een deel van het doorgaande langzame verkeer ontdekt dat zij in de geplande tunnel vrij toegang tot de stations en het spoor hebben.
- De tunnel nodigt treinreizigers uit om hun fietsen daar achter te laten.

Opmerkingen

- Een keuze voor ofwel de Haydenlaan ofwel Groenendaal lijkt aanzienlijk minder schade op te leveren voor de huidige ecologische structuur, biedt meer mogelijkheden (K+R, taxi, bus, fietsenstalling, etc) wanneer een deel van het aangrenzende water (zoals het Balkgat) gedempt en gebruikt gaat worden, kan een betere verkeersafwikkeling en -veiligheid bieden wanneer een verkeersrotonde in het ontwerp wordt opgenomen (waarvoor ruimte is) en kunnen ook plaatsen ingericht worden voor taxi's en P+R.
- Het combineren van één tunnel voor twee doeleinden op de geplande plaats van het nieuwe station heeft een groot aantal nadelen, waarbij het belangrijkste nadeel is de grote schade die aangericht wordt aan de bestaande ecologische zone.

3 Bezwaar tegen de toegenomen verkeersonveiligheid op de Helperzoom als gevolg van alle plannen rond het nieuwe station

Ondergetekenden maken bezwaar tegen

- 3.1 de geplande aanloopweg naar de tunnel voor het langzame verkeer, en
- 3.2 de voorgestelde parkeerplaatsen aan de Helperzoom voor taxi's, bussen en 'K+R'.

Toelichting

- Voor de geplande toegangsweg van de Helperzoom naar het nieuwe station wordt een route voorgesteld, die tot gevolg heeft dat het langzame verkeer de Helperzoom dient over te steken. In de huidige situatie is dat al vaak een probleem; bij de volgens het Voorontwerp geprognosticeerde toename in het autoverkeer zal dit probleem alsmede de verkeersonveiligheid aanzienlijk groter worden.
- Op de Helperzoom is nabij het huisje voor de gasdistributie een aanzienlijke ruimte gepland voor taxi's, bussen en 'K+R'. Om de verkeersveiligheid te vergroten is op dat deel van de Helperzoom een verhoogde middenstrook gepland. Als gevolg hiervan wordt het voor een aantal bewoners aan de Helperzoom bemoeilijkt dan wel onmogelijk gemaakt om vanuit hun huis per auto richting Kempkensberg te gaan, en wordt de verkeersonveiligheid nog groter.

Opmerkingen

- Bij de opmerkingen van bezwaar 2 zijn twee alternatieven aangegeven. Bij beide alternatieven lijkt de ecologische structuur aanzienlijk minder te worden aangetast, is meer ruimte voor toegang tot de tunnel, kan via een verkeersrotonde een aanzienlijk betere verkeersafwikkeling plaats vinden en wordt ten slotte een aanzienlijke verkeersveiligheid bewerkstelligd.
- Door een deel van het Balkgat te gebruiken (zie opmerking bij bezwaar 2) kan een verschuiving van deze standplaatsen plaats vinden.
- Onduidelijk is hoe het fiets- en wandelpad aan de groenzijde van de Helperzoom doorloopt en hoe de veiligheid van het langzame verkeer wordt gewaarborgd.
- Met invaliden, mensen met kinderwagens, etc. wordt in het Voorontwerp weinig rekening gehouden, indien zij vanaf de Helperzoom de trein willen bereiken.

4 Bezwaar tegen de verslechterende leefbaarheid rond de Helperzoom

Ondergetekenden maken bezwaar tegen het voorstel van het nieuwe station omdat zij verwachten dat het leefklimaat aan en rond de Helperzoom aanzienlijk zal verslechteren.

Toelichting

- De huidige intense nachtverlichting rond het voetbalstadion Euroborg wordt door de nachtverlichting van het nieuwe station nog verder versterkt. Opgemerkt kan worden dat bij een ecologisch gebied ('gezond BEA') een nachtverlichting ongewenst en ongepast is.
- Onduidelijk is of de totale geluidsoverlast binnen de wettelijk toegestane grenzen kan worden gehouden. Dit geldt niet alleen voor de verwachte toename in het autoverkeer op de Helperzoom maar ook voor de voorgenomen treinintensiteit bij het nieuwe station.
- Onduidelijk is hoe de verkeersveiligheid op de Helperzoom minimaal gehandhaafd kan worden bij de inrichting van het nieuwe station dan wel verbeterd kan worden.
- Onduidelijk is of de voorgestelde ecologische muur aan de kant van de Helperzoom voldoende groen is dan wel groen kan blijven.
- Onduidelijk is welke baldadigheid dan wel criminaliteit door het nieuwe station – gegeven de voorgestelde opzet - met name in de nachtelijke uren wordt aangetrokken.
- Onduidelijk is welke overlast (bv het parkeren van auto's van bezoekers) de geplande tunnel onder het nieuwe station voortbrengt bij voetbalwedstrijden.

5. De gemeentelijke informatievoorziening

Ondergetekenden maken bezwaar tegen het feit dat de inspraakprocedure met betrekking tot het Voorontwerp is gestart op 15 augustus 2008 terwijl niet alle relevante informatie ter beschikking was gesteld dan wel werd gesteld.

Toelichting

Enkele voorbeelden:

- De dag voor de inspraakavond werd volgens een aantal bewoners op de Helperzoom pas via de gemeentelijke website bekend gemaakt dat er een inspraakavond was. Wellicht dat dit een oorzaak is voor de matige opkomst.
- Noch op de voorlichtingsavonden noch op de inspraakavond is informatie over het Bestemmingsplan 2002 gegeven; evenmin was het in de zaal ter beschikking. Ook op de website van de gemeente was het Bestemmingsplan 2002 niet te vinden. Daar het Voorontwerp bedoeld is aan te geven welke veranderingen er voorgenomen worden met betrekking tot het Bestemmingsplan 2002, kan geen goede beoordeling plaats vinden.
- Er zijn geen mededelingen gedaan over artikel 19 en over de vraag of artikel 19 van toepassing is op het Voorontwerp.
- Een aantal rapporten (waaronder dat van ProRail) waren niet beschikbaar.

Hoogachtend,

T. Schrijver
P.L. Hilkhuisen

C.J. van der Klaauw
Groenendaal 54
9722 CT GRONINGEN

tel (050) 525 44 73
e-mail: ydklaauwheikens@hetnet.nl

Aan : Dienst RO/EZ
afd. Projecten
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

betreft :
voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark

Groningen, 9 september 2008

Geachte heer, mevrouw,

Nar aanleiding van de publicatie van het "voorontwerp-bestemmingsplan station Europapark" richt ik mij tot u met het volgende.

Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken voor het plan: een prachtig ontwerp, waarbij naar mijn idee naar vermogen rekening is gehouden met de omgeving: zowel de stedelijke zone van het Europapark als de groene zone bij de Helperzoom. Ik denk dat het gebruik van het station groot zal zijn: enerzijds centraal gelegen in het te ontwikkelen gebied Europapark en Kempkensberg, anderzijds als nieuw station voor veel inwoners van Groningen-zuid.

Met betrekking tot het ontwerp heb ik één opmerking die verband houdt met de fietsvoorziening aan de Helperzoom. In de tekening op pagina 16 (afbeelding 6) zijn geen oversteekvoorzieningen getekend voor de kruising met de Haydnlaan en bij de uitmonding van het fietspad vanaf de tunnel.

Met betrekking tot de kruising met de Haydnlaan stel ik voor om in de Helperzoom en in de Haydnlaan middengeleiders aan te brengen. De Haydnlaan is een drukke fietsroute, waarbij het oversteken naar de Helperzoom, met name in de ochtendspits, steeds moeilijker wordt. Door de toegenomen drukte neemt de wachttijd toe (Helperzoom is een voorrangsweg) waardoor fietsers meer risico nemen. Gevolg hiervan is dat de onveiligheid toeneemt.

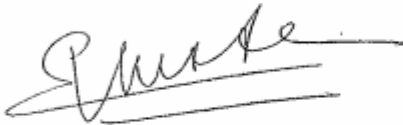
Ook maken dagelijks veel schoolkinderen van de route Haydnlaan-Helperzoom-binnenstad gebruik, zowel naar de scholen in Helpman (Haydyschool, GSV, Tamarisk en Zernike College) als naar de binnenstad (Werkman College, Praedinius Gymnasium). Een rustpunt in de Helperzoom, voor voetgangers en fietsers is naar mijn idee noodzakelijk. Deze voorzieningen zijn des te meer nodig omdat het auto- en fietsverkeer zal toenemen door de opening van het nieuwe station.

Een dergelijke voorziening is naar mijn idee ook nodig voor de aansluiting van het fietspad komend vanuit de tunnel en aansluitend op de Helperzoom. In de meeste gevallen zullen fietsers niet van de middengeleider gebruik maken, maar "erlangs" rijden en schuin oversteken. Op drukke momenten (middagspits, ochtendspits) kan het voor fietsers (o.a. scholieren naar het Maartenscollege in Haren) echter noodzakelijk zijn om veilig te kunnen oversteken gelet op de toenemende auto-intensiteit op de Helperzoom. Oversteken in twee etappes verbetert het fietscomfort en verhoogt de verkeersveiligheid.

Beide maatregelen zijn eenvoudig in te passen en dragen bij aan een goed fietsklimaat en verkeersveiligheid van zowel fietsers, voetgangers als automobilisten.

Ik vertrouw erop dat u, namens vele fietsers in Groningen, de voorgestelde maatregelen in het definitieve bestemmingsplan opneemt.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. M. de Vries', written over a horizontal line.

Gemeente Groningen
College van Burgemeester en Wethouders
Gedempte Zuiderdiep 98
9701 JB Groningen

ONTVANGEN 10 SEP. 2008

Betreft: inspraakreactie bestemmingsplan 'station Europapark'
Groningen 9 september 2008

Geacht College,

Wij maken bezwaar tegen het bestemmingsplan 'station Europapark'.

Er zijn geen relevante nieuwe argumenten voor het opschuiven van het station richting de Linie terwijl het wel gepaard gaat met kappen van een groot aantal bomen in de nabijheid van de Linie. We zijn van mening dat het station op de oorspronkelijke locatie kan blijven (richting mediacentrale).

Wij maken er bezwaar tegen dat het gebied tussen de Linie en de mediacentrale, in het huidige plan 'Europapark' bestemd als plantsoen, wordt bebouwd. Het beoogde plantsoen mag niet verdwijnen.

Tevens maken we bezwaar tegen het vervallen van het huidige bestemmingsplan bij eventuele vaststelling van het plan 'station Europapark'.

Tijdens de inspraakavond werd aangegeven dat de Helperzoom-zijde van het spoor een groen aspect en de zijde van de Linie + Euroborg een steenachtige uitstraling zal krijgen. Het is aangetoond en steeds meer erkend dat voor leefbaarheid van burgers groen noodzakelijk is. In Groningen verschijnen milieueffectrapportages over vleermuizen, vlinders en grassen. Maar hoe zit het met de mens? Fijn stof in aanwezigheid van wegen en spoorlijnen, extra geluid/ruis (los van decibels) vormen een bedreiging voor de mens. In het huidige bestemmingsplan is een plantsoen beoogd. Dit dreigt opgeofferd te worden bij uitvoering van het bestemmingsplan 'station Europapark'. We maken bezwaar hiertegen.

Wij hebben bezwaar tegen de conclusie dat aan de oostzijde van het spoor geen geluidswerende voorzieningen nodig zijn aangezien metingen aan de Helperzoom-zijde voorzieningen rechtvaardigen. Geluid gaat net zo goed de andere kant op. De nieuwere huizen zouden hiermee rekening hebben gehouden! Misschien juridisch juist maar niet erg mensvriendelijk. Ramen en deuren dus dicht houden?

De gemeente heeft kavels van de Linie verkocht onder het huidige bestemmingsplan 'Europapark' waarin een plantsoen tussen Linie en mediacentrale is voorzien. Bewoners hebben gekozen voor stads wonen met vooruitzicht op een park. Het veranderen van deze bestemming is onacceptabel gezien het effect op woongenot en de waarde van de huizen.

Bewoner de Linie
N. Meessen
Bastion 14
9723 ZH Groningen



Van Inge Vos
Aan: Tebbenhof, Mariska
Datum 10-9-2008 10:28:39
Onderwerp: Doorgest.: bezwaren verkeers-situatie- en bomen kappen helperzoom zijde komst station europa-park

>>> "Ina van der Vegt" <ina2@xs4all.nl> 9-9-2008 23:46 >>>
Projectgroep Europapark
afdeling projectmanagement
dienst RO/EZ
Gedempte Zuiderdiep 88
Postbus 7081
9701 JB Groningen

REG. NR. RO 08.1695504		
INGEK. 10-SEP. 2008		
DOSS. NR. -1731.2.12 U582		
Kopie gez. naar		
Dir.	Afd.	Parand

Vijlstra PRO

onderwerp: bezwaren verkeers-situatie- en bomen kappen Helperzoom zijde komst station Europa-park.
9 september, 2008

Geachte Projectgroep Europapark,

Naar aanleiding van de informatiemiddag/avond, 27 augustus/ 2 september 2008, Helperzoom Europapark-station maak ik mijn eerste bezwaar tegen het verkeersplan, het fietspad / de tunnel aan de Helperzoom. Ik voorzie hier grote verkeers-chaos op de Helperzoom, met name als de fietsers vanuit de stad naar Groningen-Helpman/Haren gaan. Ze moeten nl. oversteken over de Helperzoom, dit geeft files op de Helperzoom. Dat is nu ook al, in de splits kun je met de auto al heel moeilijk van mijn huis de Helperzoom oversteken. En met de oplossingen die u aangeeft in het concept bestemmingsplan Europapark, zie ik geen oplossing om veilig de weg te kunnen oversteken.

En met het vooruitzicht dat de Esparantokruizing dicht zal gaan, dat nog niet is bevestigd, voorzie ik een onlogisch verkeersstroom van fietsers/VOETBALLSUPPORTERS die langs de Helperzoom/fietspad/tunnel naar de Euroborg gaan.

En mijn tweede bezwaar is het kappen van de bomen die u in het bestemmingsplan Station Europapark juni 2008 noemt. En ik weet ook dat er een of wat gekapt moet worden, maar als we naar de populieren kijken, staan deze bomen niet eens direct aan het spoor, ze staan aan de kant van het water/helperzoomzijde. Waarom moeten alle populieren in een keer verdwijnen? Dit kan echter niet voor het uitbuiken van het spoor zijn. Ik weet wel dat er nieuwe bomen(elken/krentenbomen)gepland zijn. De aantallen staan in het concept bestemmingsplan europapark, juni 2008. Omdat er zoveel bomen in een keer gekapt gaan worden, voorzie ik verdwijning van beschermde diersoorten o.a. de eekhoorn. In het concept bestemmingsplan Europapark wilt u ontheffing van de eekhoorn aanvragen. Hierover maak ik mij ernstige zorgen, en voorzie verdwijning van de eekhoorn. Maar ook van andere beschermde diersoorten dat genoemd wordt in het concept Europapark voorzie ik verdwijning ervan . De eekhoorn komt veel voor op de Helperzoom/ ook in mijn achtertuin. Trouwens de steenmarter, een beschermd dier, wordt NIET in het concept genoemd, maar leeft ook in de ecologische zone Helperzoom. Dus genoeg groen / diersoorten waar we om moeten zorgen dat ze niet gekapt/verdreven worden.

Een heel verhaal, eigenlijk te kort, maar ik wil in ieder geval mee zeggen dat we naar andere mogelijkheden van de plek fietspad/tunnel op de Helperzoom moeten gaan kijken. Zoals op de inspraakavond 2 september 2008 ook een alternatief voor het fietspad is genoemd.

Graag zou ik een berichtje van U willen ontvangen over mijn verzonden mail met genoemde bezwaren tegen het concept Europapark juni 2008. Dat mijn bezwaren worden meegenomen in het concept komst station Europapark juni 2008.

En zo zijn er nog meer vragen? de snelheid v/d Helperzoom/ veiligheid fietstunnel?
Bovengenoemde vragen, vraag ik wel als aandachtspunten.

In afwachting op U antwoord,

met vriendelijke groeten,
Ina van der Vegt
Helperzoom 23
9722 BD Groningen
050 5266596
email ina.van.der.vegt@xs4all.nl

P.W.SUURMOND
HELPERZOOM 37
9722 BE GRONINGEN
TEL. (050) 525 75 25
EMAIL: pwsuurmond@planet.nl

DIENST NO / EZ	
REG. NR	R008.1695418
INBOEK.	10 SEP. 2008
DOSA. N.	1.731.212 U582
Kopen	Ges. waard
Dit. Afd.	Postaal

Vijlstra PR

Gemeente Groningen
Dienst R.O.E.Z.
Postbus 7081
9701 JB Groningen
t.a.v. dhr S.P.Postma

Groningen, 9 september 2008

Geachte heer Postma,

Naar aanleiding van de informatie die u verstrekt hebt en de gehouden bijeenkomsten m.b.t. het bestemmingsplan Helperzoom Europark-Station heb ik de volgende opmerkingen:

- 1 Door de plannen zal het gedeelte van de Helperzoom waar wij wonen veranderen van een mooie laan met veel groen in een meer stedelijk gebied, waardoor aan het groene karakter onherstelbare schade zal worden toegebracht. Ik begrijp dat er bomen moeten verdwijnen, maar pleit er met nadruk voor dat daar zoveel mogelijk groen voor terugkomt. En dat, waar nu al nieuwe bomen geplant kunnen worden, dit ook niet uitgesteld wordt tot het hele project klaar is. Ik denk daarbij met name aan de strook tussen het voetpad en de rijweg, waar indertijd veel bomen zijn gerooid door de lepziekte. Plant u s.v.p. geen heel jonge boompjes, maar exemplaren die al enigszins uitgegroeid zijn.
- 2 Ik hoop niet tegen een vrij hoog geluidsscherm te moeten gaan aankijken. Zorg er voor dat de voorbijrijdende treinen 's winters zichtbaar blijven; dat geeft levendigheid aan onze woonsituatie. Een paar decibel geluid heb ik daar graag voor over!

Met hoogachting en vr. groeten,


P.W. Suurmond

per email binnegelaten op
11 sept om 0.16 uur

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
afd. Projecten
postbus 7081,
9701 JB Groningen

Datum: 10 september 2008
Onderwerp: zienswijze voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark

Geachte heer, mevrouw

Hierbij wil ik mijn reactie geven op het voorontwerp bestemmingsplan station Europapark. Deze reactie vormt de aanvulling op hetgeen reeds tijdens de inspraakavond van 2 september is gezegd. Mijn grootste zorg ligt bij de te verwachten verkeersproblemen aan de Helperzoom en de toename van de geluidsbelasting. Ik licht dat hieronder toe.

Op dit moment liggen er drie plannen in de directe omgeving van de Helperzoom. Het is daarbij onduidelijk op welke wijze de verkeerssituatie in de wijk en met name op de Helperzoom zich zal ontwikkelen bij de realisatie van de drie plannen. Hierdoor ontstaat een vertekend beeld omdat het cumulatieve effect op deze wijze genegeerd wordt. Door de grens van het bestemmingsplan Station Europapark en de Kempkensberg te leggen tussen het zogenaamde Belgat en het elektriciteitshuisje aan de Helperzoom worden alternatieven voor de verkeerscirculatie op de Helperzoom niet onderzocht. De verwachte toename van het verkeer over de Helperzoom op basis van het (ontwerp)bestemmingsplan Kempkensberg vormt is een zwaarwegend argument om de fietsroute zoals deze is voorgesteld in het bestemmingsplan Station Europapark te heroverwegen.

Indien alle plannen (m.n. Kempkensberg en Station Europapark) zouden worden gerealiseerd vindt er een grote toename (van meer dan 2 dB(A)) van het wegverkeerslawaai in combinatie met het spoorwegverkeerslawaai. Ik verzoek u daarom in uw plannen aan te geven welke geluidwerende maatregelen u voorstelt ten aanzien van de woningen aan de Helperzoom. Mijn huis is direct tegenover de geplande fietstunnel gesitueerd waar ook een Kiss & Ride en taxi standplaats is bedacht. Dit betekent zelfs een veel grotere geluidsbelasting vanwege de afremmende en optrekkende auto's. Ook om die reden zijn geluidwerende maatregelen ter plekke noodzakelijk.

De fietstunnel aan de Helperzoomzijde vormt een verkeersknooppunt waar gevaarlijke verkeersdrukken ontstaan. Dit geldt ook voor de aan- en afvoerroute van de zog. Kiss & Ride strook met taxi standplaats. Hierdoor zullen er tijdens de spitsuren grote en langdurige verkeersopstoppingen plaatsvinden. Dit wordt niet opgelost door de Esperanto-spoorwegkruising of te sluiten voor fietsers zoals werd geopperd tijdens de inspraakavond van 2 sept. jl. Ik vind dan ook dat het voorontwerp ten onrechte voorbij gaat aan deze elcichte doorstroming van het verkeer.

Samengevat verzoek ik u om bij de planvorming de effecten van de bestemmingsplannen Kempkensberg, station Europapark en Coendersborg gezamenlijk te bezien. Met name moet hierbij gekeken worden naar het cumulatieve effect van de verkeerssituatie en geluidsbelasting aan de Helperzoom. Tevens zijn alternatieve mogelijkheden niet althans onvoldoende onderzocht.

Met vriendelijke groet,
Maria Oholoeloo
Helperzoom 26
9722 BD Groningen
060-5264928



provincie
groningen

businessadres: Martinikerkhof 12

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
provinciegroningen.nl

GEDEPUTEERDE STATEN

Gemeente Groningen
Dienst RO/EZ
Afd. projecten
Postbus 7081
9701 JB Groningen

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	RO 08.1696670	
INGEK.	15 SEP. 2008	
DOSS. NR.	-1.731.212 U582	
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Paraaf

Datum : 12 SEP. 2008
Briefnummer : 2008-51.48907
Zaaknummer : 129205
Behandeld door : Koelkamp D.
Telefoonnummer : (050) 3164690
Antwoord op :
Bijlage :

Onderwerp : Inspraak voorontwerp-bestemmingsplan station Europapark

Geacht college van B&W,

Via deze weg willen wij graag gebruik maken van de mogelijkheid om formeel in te spreken op het voorliggende voorontwerp-bestemmingsplan "Station Europapark". Wij zijn ons er van bewust dat hierover reeds op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg plaatsvindt tussen de gemeente en de provincie, maar willen desondanks ook langs deze weg aangeven dat het huidige voorontwerp-bestemmingsplan niet aansluit bij onze ambities voor het spoor tot 2020.

Gezien de toename van het treinverkeer dat vanaf 2010 gebruik gaat maken van station Europapark en onze ambities ten aanzien van het spoor tot en met 2020, achten wij het wenselijk om dit station uit te breiden van drie naar vier sporen. Alvorens gestart wordt met de aanbesteding van de bouw van het station Europapark, willen wij graag duidelijkheid hebben over de mogelijkheden en de kosten van het vierde spoor. Op deze manier willen wij voorkomen dat er in de toekomst vermijdbare kosten gemaakt moeten worden. Wij stellen daarom voor om te wachten met het vaststellen van het definitieve bestemmingsplan totdat de resultaten van de studie van ProRail naar de mogelijkheden en kosten van een vierde spoor op station Europapark beschikbaar zijn en wij deze onderling besproken hebben.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen :

, voorzitter.

, secretaris.



05-10-00-001

De provincie van Groningen wordt volgens de wet van 1994 geleid door de gedeputeerde staten. De provincie wordt geleid door de gedeputeerde staten van Groningen. De provincie wordt geleid door de gedeputeerde staten van Groningen. De provincie wordt geleid door de gedeputeerde staten van Groningen.

Bijlage 2 Verslagen informatiebijeenkomsten

Verslag informatieavond station Europapark

Datum: 24 juni 2008
Plaats: MustSee bioscoop
Tijd: 19.30 – 22.00 uur
Aanwezig: bewoners/ ondernemers omgeving station Europapark (o.a. Helpman, De Linie en Oosterpoort)
namens de gemeente Groningen: Frank de Vries (wethouder ruimtelijke ordening, tot 20.30 uur), Jelle Dijkstra (projectleider), Djoke Fraiquin (stedenbouwkundige), Sander de Schiffart (verkeerskundige)
Voorzitter: Jelle Dijkstra
Notulist: Erna Timmerman

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en schetst kort het programma van de avond. Om te beginnen legt Jelle Dijkstra uit dat er vanavond informatie wordt gegeven over het plan en dat aanwezigen de mogelijkheid hebben tot het stellen van vragen. Na de zomer zal het plan in procedure gaan en heeft iedereen de mogelijkheid om zijn mening over het plan kenbaar te maken. Tijdens de inspraakperiode zal er een inspraakavond worden georganiseerd.

Djoke Fraiquin zal vanavond een stedenbouwkundige toelichting geven op het project. Sander de Schiffart zal met zijn verhaal ingaan op de bereikbaarheid van het gebied. Na aanleiding hiervan hebben de aanwezigen de gelegenheid om vragen te stellen.

Wethouder Frank de Vries vertelt dat het gemeentebestuur het belangrijk vindt dat het station er komt. Raad en college van Burgemeester & Wethouders hebben daarom een 'go-besluit' genomen voor de aanleg van het station. Op een kaart die de situering van het station aangeeft valt af te lezen dat er veel gebeurt in het gebied. Omdat de bereikbaarheid hierin een cruciale rol speelt worden er een aantal maatregelen genomen die bijdragen aan een goede ontsluiting van het gebied:

Er wordt een fietstunnel onder de ringweg aangelegd die zorgt voor een rechtstreekse verbinding van de Meeuwerderweg (Oosterpoort) met de Linie.

Een fiets/voetgangerstunnel zorgt voor een betere verbinding tussen Europapark en Helperzoom.

Het nieuwe station Europapark zorgt ervoor dat het Europapark beter bereikbaar is voor werknemers en scholieren uit de provincie.

Frank de Vries wenst iedereen een plezierige avond en voegt daaraan toe dat hij als wethouder benieuwd is naar de mening van de aanwezigen.

2. Stedenbouwkundige toelichting door Djoke Fraiquin

In het stedenbouwkundig plan uit 2001 wordt het Europapark omschreven als een stadswijk op korte afstand van het centrum. Het gebied wordt levendig door de mix van uitgaan, werken en wonen.

De plattegrond laat zien dat het gebied bestaat uit vier gedeelten: De Linie, kantorengedebied, de Euroborg en het Helperpark, inclusief station. Er zijn inmiddels een aantal ontwikkelingen gerealiseerd, zoals het stadion en een deel van de Linie. Er wordt gewerkt aan het kantorenpark en het appartementencomplex de Frontier.

De ideeën over het Helperpark zijn op dit moment anders dan in 2001. Ten opzichte van de oorspronkelijke plannen zijn veranderd:

De mediacentrale en administratiekantoor zijn blijven staan (hier was eerst park gepland).

Aanvankelijk was er de intentie om woningen op het station te bouwen, maar dit was door wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid niet mogelijk. Daarnaast bleek het ook financieel onhaalbaar. Het idee is de woningen en/of kantoren die op het station waren gepland nu nabij het station te bouwen, in het Helperpark.

In de plannen uit 2001 zouden er al veel kantoren gebouwd worden tussen de Mediacentrale en Frans Maas. Met het behoud van Mediacentrale en Administratiekantoor en de noodzaak de kantoren en/of woningen van op het station in het Helperpark te bouwen, moeten er nieuwe plannen voor het Helperpark worden gemaakt. De gemeente heeft deze plannen nog niet definitief bepaald maar de gemeenteraad heeft wel aangegeven op welke manier dit zou moeten, namelijk door de parkruimte langs het Oude Winschoterdiep (en Helperdiepje) in te vullen. Waarschijnlijk in het najaar 2008 of het voorjaar 2009 zal hierover meer informatie worden gegeven.

3. Bereikbaarheid van het gebied door Sander de Schiffart

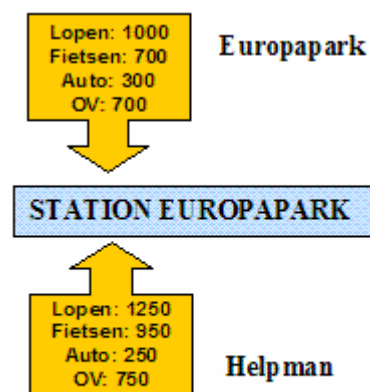
Sander de Schiffart legt uit dat het station Europapark voortgekomen is uit de gedachte dat er meer verkeersbewegingen in het gebied zullen ontstaan door de ontwikkelingen op het Europapark. Om dit op te vangen heeft de gemeenteraad besloten om een station aan te leggen. Met het station kon ook een verbinding tussen Europapark en Groningen-Zuid worden gemaakt. Deze verbinding is alleen voor fietsers en voetgangers.

Er is onderzoek gedaan naar wie in het gebied gebruik zal maken van het station. Dit bleek te zijn: een groot deel van Groningen-Zuid (tot aan de A28), een gedeelte van de Oosterpoort en het gehele Europapark.

Op het station komt geen loket waar kaartjes kunnen worden gekocht, maar enkel automaten. Rond het station komt nu geen commercie, maar dit zou in de toekomst wel mogelijk kunnen zijn. In de tunnel bevinden zich de trappen en de liften. Vanaf straatniveau kun je het station alleen aan de Europaparkkant bereiken via een lift. Aan de Helperzoomkant zul je als minder valide of om moeten rijden of via het fietspad de tunnel kunnen bereiken. De tunnel is comfortabel voor voetgangers en fietsers omdat het een hellingspercentage heeft van 3%, dit is vergelijkbaar met de tunnel onder het spoor aan de Wilhelminakade (Oranjewijk), maar bijvoorbeeld minder steil dan het Emmaviaduct. De tunnel is breed (11–15) en heeft vloeiende lijnen, zodat fietsers en voetgangers er op een comfortabele manier doorheen kunnen.

Er komen 3 perrons op het nieuwe station. In totaal zullen er in het begin 12 treinen per uur stoppen (in beide richtingen 4 treinen van Arriva – 2 van en naar Winschoten, 2 van en naar Veendam - en 2 treinen van NS, namelijk de stoptreinen naar Zwolle en verder). Wanneer er later ook treinen door zouden rijden naar Leeuwarden ontstaat er een groot knooppunt bij het Europapark.

Er is een schatting gemaakt van het verwachte aantal reizigers dat naar het station komt, daarbij is ook gekeken uit welke richting en met welk vervoermiddel deze reizigers komen (en vertrekken). In totaal worden een kleine 6000 in- en uitstappers verwacht. Op de afbeelding hiernaast zijn de aantallen af te lezen, gespecificeerd naar hoe men er komt.



Aan de hand van deze aantallen is berekend hoe groot de fietsenstalling zou moeten zijn. Er komen minder stallingen dan het aantal fietsers dat wordt verwacht, omdat fietsers elkaar zullen afwisselen. Mochten er toch meer ruimte voor fietsen nodig zijn dan moeten we onderzoeken hoe de stallingen kunnen worden uitgebreid.

Het station is bereikbaar vanaf de Boumaboulevard en de Helperzoom. Aan zowel de zijde van de Boumaboulevard als aan de Helperzoom zijde worden fietsenstallingen gerealiseerd. Voor het P+R parkeren wordt gezocht naar parkeermogelijkheid in/onder toekomstige bouwblokken in het Europapark. Dit zal aan die kant ook betaald parkeren worden. Daarnaast is er aan beide kanten van het station ruimte gereserveerd voor bussen en komt aan beide kanten een zogenaamde "kiss&ride"-strook (halen&brenge), waar ook taxi's gebruik van kunnen maken.

Met de komst van het station ontstaat er een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de Helperzoom en het Europapark. Naar verwachting zorgt deze verbinding er tevens voor dat de Esperanto-kruising minder druk wordt en daarmee ook veiliger.

4. Ontwerp van het station en de inrichting van de directe omgeving door Djoke Fraiquin

Het station ligt op de rand van de Helperzoom en het Europapark/Helperpark. Bij het ontwerp van het gebied rondom het station is uitgegaan van de karakteristieken van de omgeving. Het Europapark en de Helperzoom zijn twee verschillende werelden die via het station met elkaar worden verbonden. De Helperzoom kenmerkt zich door bomen in het gras, bosschages en waterpartijen. De Europaparkkant heeft veel meer een stedelijke, industriële uitstraling.

In het ontwerp voor het station is aansluiting gezocht bij zowel het groene karakter van de Helperzoom als bij het industriële karakter van het kantorenpark en stadion. De gebruikte materialen in het gebied benadrukken zowel de natuurlijke als de zakelijke uitstraling van het stationsgebied. De organische vormen en de hoogteverschillen zijn met schanskorven opgelost.

Daarnaast is het ook belangrijk dat het station comfortabel, bereikbaar en veilig is. De tunnel heeft daarom zoals gezegd een breedte van ruim 10 meter. Door een vide ter hoogte van het midden perron is de lichtinval maximaal. De wanden van de tunnel zijn als vloeiende lijnen vormgegeven waarmee maximale doorzicht oriëntatie en veiligheid wordt gewaarborgd.

Voor de aanleg van het station en het plaatsen van een geluidsscherm zullen er bomen en bosschages worden weggehaald. Uiteindelijk zullen er weer nieuwe bomen en bosschages worden aangeplant. Er komt een ecodeuct ter hoogte van de tunnel: een verlenging van de tunnel zodat dieren van noord naar zuid kunnen lopen. Het geluidsscherm wordt beplant met klimop.

5. Vragen van de aanwezigen

Vragen en opmerkingen van aanwezigen worden in onderstaande tekst weergegeven. Ze zijn gegroepeerd op thema's.

Verkeer

- *In het hele Europapark komen honderden woningen, dit zal ongetwijfeld tot knelpunten in het verkeer leiden. Waarom worden er alleen oplossingen voor fietsers gegeven? Waarom komen er niet meer uitvalswegen voor auto's?*
Hier is bewust voor gekozen om te voorkomen dat er sluipverkeer door Groningen-Zuid gaat. Als je een extra autotunnel onder het spoor aanlegt creëer je feitelijk een extra zuidelijke ringweg en dat gaat niet gebeuren.
- *Op dit moment rijdt alleen lijn 5 tussen Groningen-Zuid en het station Europapark. Kunnen daar ook lijnen bijkomen bijvoorbeeld via de Van Iddekingeweg en Helperbrink?*
Wethouder de Vries geeft aan dit een nuttige suggestie te vinden. Hij zegt toe dit mee te nemen in zijn gesprekken over het aantal buslijnen in de stad.
- *Waarom komt er geen tramlijn naar het Europapark?*
Er wordt op dit moment voorgesteld eerst een tram naar Zernike voorrang te geven. Er wordt wel gekeken naar de mogelijkheden voor een tram tussen de Grote Markt/UMCG en het Europapark.
- *Hoe wordt voorkomen dat auto's door de tunnel gaan?*
Dit zou kunnen door de tunnel af te sluiten met paaltjes.

Waarom is ervoor gekozen om de fietstunnel aan te laten sluiten op de Meeuwerderweg? Dit is immers een levensgevaarlijke weg.

Deze vraag is op de avond zelf niet beantwoord: er zou in dit verslag op worden teruggekomen: De fietstunnel onder de Zuidelijke Ringweg is een extra ontsluitingsmogelijkheid voor fietsverkeer tussen enerzijds Groningen-Zuid/De Linie en anderzijds de Oosterpoort, het oostelijk deel van de binnenstad en het UMCG. De bestaande ontsluitingsmogelijkheden blijven overigens gewoon bestaan. Iedereen kan dus zelf kiezen of hij/zij met de fiets gebruik maakt van de tunnel onder de Zuidelijke Ringweg en de Meeuwerderweg. Uit ongevalgegevens blijkt ook niet dat de weg extra verkeersonveilig is. Hoewel er in de Meeuwerderweg jaarlijks enkele ongevallen plaatsvinden, komt de weg niet voor in het lijstje met meest onveilige wegen in de gemeente. Er zijn de afgelopen jaren ook geen fietsongevallen met gewonden (of erger) gebeurd.

- *Zijn die Kiss&Ride-plekken niet veel te klein voor alle taxi's en halers en brengers?*
Als we kijken hoeveel er nodig zijn bij een station als dit dan hebben we er juist teveel gepland. Maar mocht in de praktijk blijken dat er te weinig plekken zijn, dan zullen we opnieuw moeten kijken naar oplossingen.
- *Hoeveel auto's komen er door het station extra op de Helperzoom.*
Uit tellingen blijkt dat er nu zo'n 8000 auto's per etmaal rijden. Uit de analyse blijkt dat er 250 reizigers met de auto het station bereiken of verlaten, dat wil zeggen dat door het station 250 extra auto's op de Helperzoom worden verwacht per etmaal. Overigens blijkt uit onderzoek dat wegen sowieso steeds drukker worden; zo'n autonome toename (die ook zonder station zou plaatsvinden) lijkt ook hier te verwachten. De gemeente zegt toe het aantal auto's per etmaal in de toekomst te blijven onderzoeken. Mocht er als gevolg van de bouw van het station wel sprake zijn van een zeer grote toename dan zal worden bekeken wat daaraan te doen valt.
- *Ho moeten al die fietsers straks gaan oversteken op de Helperzoom? Het is een drukke weg waar het voor fietsers en voetgangers lastig is om over te steken. Kan er een rotonde worden aangelegd?*
Er is nagedacht over een middengeleider, maar omdat fietsers hier in de praktijk vaak omheen blijken te fietsen, is dit niet meegenomen in het plan. Een rotonde is niet uitvoerbaar, omdat dit teveel ruimte inneemt. Op dit moment wordt er niet aan extra maatregelen gedacht.
- *Waarom maken jullie bij de aansluiting van de fietstunnel op de Helperzoom geen knik in de Helperzoom? Dit kan de veiligheid voor fietsers vergroten.*
Op deze oplossing zou in dit verslag worden teruggekomen. We hebben de voor- en nadelen op een rijtje gezet. Voordelen zijn: Fietsers van/naar de tunnel hebben voorrang en kunnen vlot en redelijk veilig doorrijden. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de Helperzoom wordt afgeremd. Nadelen zijn: Helperzoom is een wijkontsluitingsweg die voor autoverkeer vanuit de wijk een belangrijke functie heeft. Een dergelijke oplossing verslechtert de doorstroming van het autoverkeer. Daarnaast levert het optrekken en afremmen van het autoverkeer extra geluidsoverlast op. Ook zal door de uitbuiging extra groen verdwijnen. Onze conclusie is dat gezien deze nadelen, deze oplossing niet de voorkeur heeft. Om de fietsoversteek toch enigszins te benadrukken, willen we voorstellen de Helperzoom ter hoogte van de fietsoversteek te voorzien van gekleurd asfalt. Automobilisten weten daardoor dat er hier sprake is van een bijzondere situatie. (Dit dus in afwijking van de opmerking hierboven dat er niet aan extra maatregelen wordt gedacht.)
- *Kan de Helperzoom een 30 km-zone worden?*
Nee, de Helperzoom is een ontsluitingsweg.
- *Kunnen er flitspalen worden geplaatst aan de Helperzoom?*
Dit bepaalt het openbaar ministerie. Het gebeurt alleen wanneer er al veel maatregelen zijn genomen.
- *Aan de Helperzoom rijden automobilisten veel te hard. Het fietsverkeer zou beter gefaciliteerd moeten worden. De weg nodigt uit om hard te rijden. Is het mogelijk om apparaten te plaatsen die aangeven dat mensen te hard rijden?*
We nemen deze suggestie mee om te bekijken. Als toevoeging aan dit verslag daarover het volgende: De gemeente beschikt op de Helperzoom op twee locaties over snelheidsmetingen. De eerste is op het traject Kempkensberg - Haydnlaan (telling uit 2006). De tweede locatie is

tussen de Helperbrink en Savorin Lohmanlaan (tellingen uit 2004, 2006 en 2008). Uit al deze tellingen blijkt dat de snelheid op de Helperzoom redelijk volgens de maximum snelheid is. De gemiddelde snelheid is circa 52 km/uur, terwijl 85% van het verkeer niet harder rijdt dan 56 km/uur. De verwachting is daarom dat een bord die de gereden snelheid aangeeft weinig effect zal hebben. Daarnaast is het goed om te vermelden dat de Helperzoom ter hoogte van het station (bij de kiss&ride en ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats) wordt voorzien van een zogenaamde middengeleider (vluchtheuvel). Deze zal naar verwachting een temperend effect hebben op de rijnsnelheid.

Bomen

- *Aan de kant van de Helperzoom worden een flink aantal bomen gekapt omdat het spoor wordt uitgebreid. Waarom wordt het spoor niet uitgebreid aan de kant van het Europapark? Zo kunnen de bomen worden gespaard.*

Op deze vraag zou terug worden gekomen in dit verslag: In het verleden is al de keus gemaakt het spoor uit te buigen richting Helpman. Deze keus is door ProRail gemaakt; ProRail bepaalt vanuit zijn taak om treinen veilig over het spoor te laten rijden, alles wat op of aan het spoor gebeurt. Bij zijn keus heeft ze gekeken naar het hele traject tussen het hoofdstation en Klein Martijn. Geconcludeerd werd dat met deze keus nauwelijks aanpassingen aan overige sporen en wissels hoefden te worden gedaan. Dit in tegenstelling tot het alternatief waarbij naar verluidt de sporen vanaf het hoofdstation tot aan Klein Martijn deels verlegd moesten worden.
- *Hoeveel bomen worden er gekapt?*

Op de voorlichtingsavond is aangegeven dat er vanuit het bestemmingsplan 65 bomen gekapt zullen worden. Dit klopt, maar buiten het bestemmingsplan, maar wel vanwege de aanleg van het station, zullen nog eens 9 bomen worden gekapt. Plus nog 2 bomen met een doorsnee van minder dan 2-0 centimeter waarvoor geen kapvergunning hoeft te worden aangevraagd. In dit verslag tellen we beide aantallen bij elkaar op om een volledig beeld te geven van het aantal te kappen bomen vanwege de aanleg van het station:
Vanwege de aanleg van het station worden daarmee 74 bomen gekapt met een doorsnede groter dan 20 cm (kapvergunningplichtig) en 7 bomen met een stam kleiner dan 20 cm (niet-kapvergunningplichtig). Zeven kastanjes zullen worden verplant. 10.050 m² aan zogenaamde houtopstanden zal worden verwijderd. Van die 74 te kappen bomen is één boom, een els, monumentaal. Deze zal worden gekapt omdat deze geen overlevingskansen heeft met de aanleg van het nieuwe station. Om zeker te zijn dat die els inderdaad geen overlevingskansen heeft wordt nog een extra advies gevraagd aan een onafhankelijk bureau. Zowel aan de Helperzoom als aan het Europapark worden later nieuwe bomen geplant. Als bijlage is een kaartje gevoegd waarop is te lezen welke bomen er worden gekapt.
Overigens zijn genoemde aantallen op basis van het ontwerp zoals dat er nu ligt. De uiteindelijke definitieve hoeveelheden kunnen in positieve of negatieve zin van deze aantallen afwijken.
- *Hoeveel populieren worden er gekapt?*

Hierop zou worden teruggekomen in dit verslag. Het betreft 35 populieren. Er zijn in het gebied 73 populieren geïnventariseerd.
- *Jaren geleden heeft wethouder Smink ons verteld dat de ecologische structuur aan de Helperzoom gehandhaafd blijft. Uit de plannen nu blijkt dat dat niet gaat gebeuren.*

Zoals aangegeven blijft de ecologische structuur in grote mate wel gehandhaafd. Door de aanleg van het station is het weliswaar onvermijdelijk bomen te kappen en een fietspad aan te leggen, maar door bomen te herplanten en door het genoemde ecodeuct aan te leggen gaan we ervan uit de ecologische structuur in stand te houden.
- *Waarom wordt er niet beter getoond wat de oude en de nieuwe situatie is?*

Dit is een goede suggestie. We nemen dit mee voor de inspraakavond.

Helperpark

- *In eerdere plannen zou de Linie grenzen aan het Helperpark als park. Nu is besloten dat op die plek naast de Linie wordt gebouwd. En langs het Oude Winschoterdiep komen nog waterwoningen. Als de gemeente het Helperpark gaat volbouwen, kunnen die waterwoningen dan*

- *niet worden geschrapt.*
Die waterwoningen zijn onderdeel van het plan voor De Linie zoals dat ook door de gemeenteraad is vastgelegd in het bestemmingsplan. Die woningen worden de komende jaren gebouwd. De plannen over hoe het Helperpark ingevuld wordt zijn nog niet definitief.
- *Een bewoner van de Linie geeft aan dat hij er moeite mee heeft dat de gemeente hier zo makkelijk mee om gaat. De grond in de Linie was niet goedkoop en hij heeft hier een huis gekocht in de veronderstelling dat er straks een park naast de wijk zou liggen.*
Zoals eerder gezegd zijn er redenen om meer te bouwen in het Helperpark. De gemeenteraad heeft daarbij wel aangegeven dat er nog steeds openbaar gebied moet zijn, zodat een deel van het parkidee overeind blijft. Uiteindelijk moet de gemeenteraad een afweging maken.
- *Is het park onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan?*
Nee, het Helperpark is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de invulling moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. We verwachten dit najaar of volgend voorjaar meer te kunnen zeggen over hoe de plannen eruit zien. Vervolgens zullen belangstellenden hun mening nog kunnen geven over het bestemmingsplan.

Perrons/ effecten station

- *Wordt het perron 's nachts afgesloten? Wanneer dit niet het geval is zouden junks het perron/trap als slaapplek kunnen gebruiken. De sociale veiligheid neemt dan af.*
Dit is nagevraagd bij ProRail: Het perron wordt 's nachts niet afgesloten, hoewel ProRail die mogelijkheid wel heeft. De tunnel zal altijd – dag en nacht – open blijven voor voetgangers en fietsers. Door middel van de inrichting wordt geprobeerd te voorkomen dat er dingen gebeuren die er niet thuishoren. Daarnaast hangt ProRail op zijn station camera's om toezicht te houden.
- *Hoeveel licht kunnen bewoners van de Helperzoom straks verwachten? Gaat de verlichting op het station 's nachts uit?*
Er komen lage masten met naar beneden schijnend licht langs het fietspad aan de kant van de Helperzoom. Dit is om de ecologie zo min mogelijk te verstoren. Aan de kant van het Europapark zullen meer stedelijke lichtmasten komen. Navraag bij ProRail leert dat het de perrons 's nachts ook verlicht worden.
- *Levert het geen problemen op wanneer voetgangers en fietsers samen door de tunnel moeten?*
Bij het ontwerp is er rekening mee gehouden dat deze zich na de tunnel kruisen, zodat het in de tunnel veilig is.
- *Kunnen invaliden ook op het perron komen?*
Aan de kant van het Europapark komt een lift die toegankelijk is voor invaliden.
- *Stappen supporters ook op dit station uit?*
Supporters van FC Groningen wel, van de tegenstanders niet. Die worden met bussen vervoerd en stappen achter de Euroborg uit. Dit blijft zoals het nu is.
- *Supporters parkeren nu al regelmatig in Helpman. Wanneer de tunnel er is zal dit waarschijnlijk toenemen. Hoe wordt sociale onrust voorkomen wanneer er voetbalwedstrijden zijn?*
Op dit moment is er geen betaald parkeren in Helpman. Zoals overal in de stad voert de gemeente betaald parkeren in, als een meerderheid van een wijk daar voorstander van is. Wanneer supporters andere overlast veroorzaken, zal de gemeente graag in overleg gaan met de buurt en de politie hoe overlast zoveel mogelijk kan worden voorkomen.
- *Wij wisten niet dat er een geluidsscherm zou worden geplaatst. Hoe groot en lang wordt het scherm.*
Het geluidsscherm wordt 450 meter lang en 2,5 meter hoog. Het valt weg in de beplanting omdat het wordt beplant met klimop.
- *Komt er ook een geluidsscherm aan de kant van het Europapark?*
Nee. Bij de bouw van de Frontier wordt rekening gehouden met geluidsbelasting op de gevel.

Tijdens de bouw

- *Een vraag vanuit de Mediacentrale: Hoeveel geluidsoverlast kunnen we verwachten tijdens de bouw?*
Er moet worden geheid. Voor het gehele Europapark geldt overigens dat er nog veel wordt gebouwd dus dat dit soort geluidsoverlast de komende tijd nog regelmatig zal voorkomen.

6. Afronding en sluiting

Jelle Dijkstra dankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en inbreng. Hij vertelt dat belangstellenden hun mening over het bestemmingsplan kunnen geven tijdens de inspraakperiode, zoals nu gepland van 14 augustus tot en met 10 september. Het bestemmingsplan ligt dan op een aantal plekken ter inzage. Tijdens deze periode zal er een inspraakavond worden georganiseerd (zoals nu gepland op dinsdagavond 2 september, maar we verwijzen naar een nog te publiceren advertentie in de Gezinsbode). Wanneer het college het plan heeft vastgesteld is er daarna nog een mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Ook deze periode wordt weer aangekondigd in de Gezinsbode. Het definitieve plan wordt ten slotte voorgelegd aan de raad.

Naar verwachting wordt er medio 2009 – maart 2011 gebouwd aan het station en kan het worden geopend in april 2011.

Verslag

Informatiemiddag Helperzoom Europapark-Station inzake voorontwerp-bestemmingsplan

Datum	: 27 augustus 2008
Tijd	: 15.30 tot 18.00 (incl. bezichtiging locatie)
Aanwezig	: Bewoners (zie presentielijst, bijlage 1) Gemeente Groningen: Jelle Dijkstra (projectleider), Lynke Koopal (stedenbouwkundige),
Verslag	: Andries Venema

Opening

Opening door Jelle Dijkstra. Aangegeven wordt dat het doel van deze middag is om inhoudelijke en procedurele informatie te verstrekken omtrent het voorontwerp-bestemmingsplan station Europapark. Deze bijeenkomst is georganiseerd naar aanleiding van specifieke vragen over de ontwikkelingen aan de Helperzoom-zijde door de komst van het station Europapark.

Algemeen

Het uitgewerkte nieuwe stationsontwerp past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om deze reden wordt er een nieuw bestemmingsplan in procedure gebracht. De gemeente Groningen is zich bewust van het feit dat wijzigingen in de openbare ruimte de belangen van burgers beïnvloeden. Om de burgers zo goed mogelijk te informeren over de geplande ontwikkelingen wordt extra informatie verstrekt.

De planning van de te doorlopen procedures is als volgt:

- De inspraak op het voorontwerp-bestemmingsplan loopt van 14 augustus tot 10 september.
- Op 2 september wordt een inspraakavond gehouden in de Mediacentrale. Op deze avond wordt de mogelijkheid geboden om op het voorontwerp inspraak te geven. Het verslag van de inspraakavond van 2 september samen met dit verslag, alsmede de schriftelijke vragen en reacties vormen de inspraakrapportage. De inspraakrapportage is onderdeel van het definitieve plan.
- In maart 2009 wordt volgens de huidige planning door de Raad over het definitieve plan besloten.

Werkgroep

Door Jelle Dijkstra wordt aangegeven dat het oprichten van een werkgroep tot de mogelijkheden bestaat, zoals al gevraagd door twee bewoners. Deze zal parallel aan de lopende procedures lopen. Afgesproken wordt dat de bewoners de uitnodigingen organiseren. In samenspraak met de werkgroep kunnen details van het ontwerp worden gewijzigd, waarbij het einddoel, het aanleggen van een station op die plek, wat de gemeente betreft niet aan de orde komt. Daarnaast wordt de werkgroep geïnformeerd over de processen omtrent de procedures en uitvoering van het project.

Vragen

Vraag: Is de ecologische structuur wel in acht genomen?

Antwoord: Ja. De ecologische structuur wordt gehandhaafd. Bij de realisatie worden bijvoorbeeld bomen aangeplant met gesloten kruinen, zodat eekhoorns en andere dieren zich kunnen verplaatsen. Ook wordt een econduct gerealiseerd in het verlengde van de tunnel om dat ook voor de landdieren te verzorgen.

Vraag: Wat zijn de uitgangspunten voor de locatie van het station?

Antwoord: De situering van het station wordt bepaald door meerdere variabelen. 1. de nodige lengte van de perrons ten opzichte van de Esperantokruising in het noorden en het rangeerterrein + splitsing Zwolle/Hoogezand in het zuiden. 2. de routing van passagiers van en naar Helpman, Europapark en Kempkensberg. 3. de benodigde afstand voor de daling van het fietspad tot op de tunnelbodem ten

opzichte van het water van de helperlinie. 4. de functie van de tunnel is tevens een verbinding tussen de wijken Helpman en Europapark.

Vraag: Waarom wijkt het nieuwe spoor uit richting de Helperzoom?

Antwoord: Dit heeft ook te maken met de ligging van het rangeerterrein en hoe de sporen liggen bij het hoofdstation.

Vraag: Hoe wordt de verkeersveiligheid aan het Helperzoomzijde gewaarborgd?

Antwoord: Aangezien de Helperzoom de functie van wijkontsluiting heeft zal de snelheid niet verlaagd kunnen worden naar 30 km per uur. In het ontwerp zijn weggeleiders en drempels opgenomen om de snelheid ter plaatste van de kruisingen en station te verlagen.

Vragen cq opmerkingen ter tafel

Vraag: In het vigerende (huidige) bestemmingsplan wordt een station omschreven dat minder impact heeft op de omgeving, dan het ontwerp wat nu wordt gepresenteerd. Een voorbeeld is de tunnel, in het vigerende bestemmingsplan wordt gesproken over een fietstunnel van minimale omvang. Wat is de reden dat dit plan zo sterk afwijkt van het vorige plan?

Antwoord: De oude plannen hadden juist meer impact op de omgeving, met kantoren en huizen op het station. Maar toen het vigerende bestemmingsplan werd gemaakt was er nog onvoldoende duidelijkheid over de exacte invulling van het station. Vandaar dat een nieuw ontwerp is gemaakt, waarbij de tunnel is opgeschoven. De bebouwing op het station is verwijderd.

Vraag: Heeft de raad al besloten over dit bestemmingsplan?

Antwoord: Nee de raad heeft nog niet besloten. In maart 2009 zal de raad volgens planning een besluit nemen over het bestemmingsplan.

Vraag: Hoe kunnen jullie een plan laten zien waarvan de raadsleden de details nog niet van kennen?

Antwoord: In de gemeentepolitiek heb je een dagelijks bestuur die de plannen voorbereidt, het College van Burgemeester & Wethouders. Uiteindelijk beslist de raad en die nemen ook kennis van alle inspraakreacties.

Vraag: Zijn er artist-impressions van het station aan het Helperzoomzijde?

Antwoord: Ja. Er zijn door een bedrijf kortgeleden foto's gemaakt vanaf verschillende hoogten. Het ontwerp van het station is ingepast in deze foto. Op de site www.europapark.groningen.nl wordt een link geplaatst naar de bewerkte foto's.

Vraag: In het voorontwerp-bestemmingsplan wordt verwezen naar een bijlage over bomen. Is deze inzichtelijk?

Antwoord: Deze wordt gepubliceerd op www.europapark.groningen.nl.

Vraag: Wat is het doel van inspraak?

Antwoord: Inspraak geeft de burger de mogelijkheid om zijn zienswijze en/of mening te geven over een voorgenomen ontwikkeling. Met als doel om de belangen van de burgers kenbaar te maken bij de Raad.

Vraag: Wat zijn de plannen voor de locatie van de kinderopvang aan de Helperzoom?

Antwoord: De bestemming van de locatie is kinderopvang, onbekend is of er voor deze plek andere ontwikkelingen gepland staan. Als dat zo is moet er een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt.

Vraag: Wordt de Esperantokruising op termijn afgesloten, waardoor de ontsluiting van Helpman wordt beperkt?

Antwoord: Daar is op dit moment geen duidelijkheid over. Er wordt aangegeven dat naast de ontwikkeling van het Europapark-station er op termijn meer ontwikkeling ter plaatste van de Esperantokruising zullen volgen. Eén daarvan is de mogelijke uitbreiding van het spoornet met een 4^e spoor. Dit door gelden die vrijkomen door het vervallen van de Zuiderzeelijn. Tevens zijn er plannen

om de Zuidelijke-ringweg te wijzigen. Deze twee ontwikkelingen zullen zeker gevolgen hebben voor de Esperantokruising. Op dit moment is niet duidelijk op welke termijn en hoe er invulling zal worden gegeven aan deze ontwikkelingen.

Vraag cq opmerking: Aangegeven wordt dat er op de informatieavond (dd. 24 juni in Must See) en nu niet een volledig beeld wordt gegeven over de voorgenomen ontwikkeling rond het Europapark-station.

Antwoord: In principe is de tekst van het voorontwerp-bestemmingsplan Europapark station (te vinden op www.europapark.groningen.nl en verkrijgbaar bij de diensten ROEZ en DIA) het gehele plan. De gemeente probeert op deze middag en de informatie- en inspraakavond aanvullende informatie te geven, zodat mensen zo goed mogelijk kunnen inspreken.

Vraag: Wordt de tunnel onder het station op termijn begaanbaar voor auto's? Omdat de tunnel breder wordt dan andere fietstunnels, bijvoorbeeld onder de ringweg, lijkt het erop dat nu al bekend is dat dat in de toekomst gebeurt.

Antwoord: De tunnel wordt niet begaanbaar voor auto's, ook niet in de toekomst. Dit is tevens door het College en de Raad vastgesteld. Daarbij komt dat het ontwerp dit niet toelaat. De breedte is er alleen voor om een goede doorkijk te hebben (sociale veiligheid) en om de fietsers, voetgangers en treinreizigers elk zo veel mogelijk ruimte te geven in de tunnel.

Vraag: Zijn er geluidsmetingen gedaan?

Antwoord: In het bestemmingsplan is aangegeven dat met de komst van het spoor er extra maatregelen tegen geluid nodig zijn. Dit wordt opgelost met een geluidsscherm langs het spoor.

Vraag cq opmerking: De verbazing wordt uitgesproken dat er nu geen rekening wordt gehouden met de komst van het 4^e spoor.

Antwoord: Op dit moment wil de gemeente zo snel mogelijk een station en tunnel aanleggen. Op dit moment is onduidelijk op welke plek en wanneer er een vierde spoor gaat komen. In elk geval is duidelijk dat er voor een vierde spoor een nieuw bestemmingsplan nodig is, dus een nieuwe procedure.

Vraag: Is er geen mogelijkheid om het station 250m1 in zuidelijke richting te verplaatsen. Het lijkt dat je dan veel minder bomen moet kappen.

Antwoord: Dit is niet mogelijk, praktisch vanwege het rangeerterrein. Maar ook om eerdere in dit verslag aangegeven redenen.

Vraag cq opmerking: Is er een mogelijkheid om de tunnel uit te voeren zoals de tunnel nabij de Gasunie.

Antwoord: De uitvoering van de tunnel zoals bij de gasunie is geen optie. Dit aangezien er dan van de fiets moet worden afgestapt. Hierdoor wordt de doorstroming belemmerd en zullen mensen de tunnel niet meer als fietsroute gebruiken. Bij de Gasunie rijden veel minder fietsers dan hier.

Vraag: Waarom wordt er geen rotonde aangelegd op de Herlperzoom om de veiligheid te vergroten

Antwoord: De maatvoering van de locatie laat op de huidige plek geen rotonde toe. Op andere plekken, zoals door aanwezigen gesuggereerd (bij de Haydnlaan), ontstaat een fietsroute die niet aantrekkelijk is voor fietsers uit het zuiden.

Vraag: Worden er jonge of oude bomen teruggeplant? Dit in het kader van de lichtvervuiling door de perrons.

Antwoord: Er worden jonge bomen en struiken teruggeplant, maar wel van enige omvang. Ten tijde van de oplevering zal het groen het aangezicht van het perron dan ook niet maskeren.

Vraag: Is er een MER rapportage opgesteld?

Antwoord: Voor het bestemmingsplan in 2001 en nu was en is het niet nodig om een MER op te stellen. Indertijd wel voor het stadion. Wel is een zogenaamde Boom Effect Analyse gedaan.

Vraag cq opmerking: In het verleden is er ophef geweest over de kap van bomen bij particulieren langs Groenendaal. Dit mocht niet in verband met de aanwezigheid van vleermuizen. Hoe komt het dat het nu niet het geval is?

Antwoord: Er is toen uiteindelijk wel toestemming gegeven een aantal bomen te kappen. Maar in algemene zin wil je bomen het liefst niet kappen. Soms is het nodig dat wel te doen en dan moet de raad als volksvertegenwoordiging een afweging maken tussen verschillende belangen. Voor wat betreft de vleermuizen wordt een vleermuisrapportage opgesteld. Bij het tijdstip van kappen en het herplanten van bomen wordt rekening gehouden met vleermuizen.

Vraag: Kunnen de bomen nabij het geplande fietspad niet blijven?

Antwoord: Nee. De bomen nabij het geplande fietspad zullen niet overleven, aangezien civieltechnische ingrepen dit onmogelijk maken. Daarbij komt dat de bomen het zicht op het fietspad wegnemen, dit gaat ten koste van de sociale veiligheid.

Vraag cq opmerking: Kunnen de in het verleden gekapte Iepen terugkomen in het plan?

Antwoord: De mogelijkheden tot terugkeer van Iepen wordt onderzocht. Daar wordt op teruggekomen.

Vraag: Zijn er plannen om het huidige fietspad langs de Helperzoom te verleggen?

Antwoord: Nee, het huidige fietspad blijft langs de Helperzoom lopen.

Vraag: Hoe wordt de uitrijdbaarheid van de huizen nabij het station gewaarborgd?

Antwoord: Door een weggeleider nabij het station wordt de snelheid van de auto's op de Helperzoom gematigd. Tevens worden de weggeleiders overrijdbaar uitgevoerd voor de huizen.

Vraag: Hoe wordt de verkeerveiligheid van het verkeer dat de Helperzoom moet kruisen gewaarborgd?

Antwoord: Deze aansluiting vergt nog een verkeerskundige oplossing. Dit om de veiligheid te vergroten. Gedacht wordt aan drempels om de snelheid van het doorgaande verkeer te matigen.

Vraag: Wordt het balkgat verkleind in dit ontwerp?

Antwoord: Ja. Een deel van het balkgat wordt gedempt voor het spoor.

Jelle Dijkstra sluit de bijeenkomst en stelt voor om de locatie te bezichtigen.

BIJLAGE

Aanwezigen

Naam

J.Zijp

I. van der Vegt

J.Anninga

W. Vuyk

J.Olijdam

E.Noordijk

Wijkcomite Helpman

Bijl-Westra

P.W. Suurmond

Ten Have

T. Scholtens

Hilkhuisen

T.Schrijver

P.Rippen

Bijlage 3 Overlegreacties



bezoekadres: St. Jansstraat 4
 postadres: Postbus 610
 9700 AP Groningen
 algemeen telefoonnr: 050 316 49 11
 faxnr: 050 316 44 39

provincie groningen
 email: provincie@provinciegroningen.nl
 website: www.provinciegroningen.nl

R U I M T E L I J K E P L A N N E N

Aan Burgemeester en Wethouders
 van de gemeente Groningen
 Dienst RO/EZ
 Afdeling projectmanagement
 Postbus 7081
 9701 JB GRONINGEN

DIENST RO / EZ		
REG. NR. RO 08.166259		
INGEK. 12 SEP, 2008		
DOSH. NR. -1.731.212 U582		
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Paraaf
		PRO

Datum : 11 september 2008
 Briefnummer : 2008-62042
 Zaaknummer : 125587
 Behandeld door : Wiechertjes A.H.
 Telefoonnummer : (050) 3164779
 Antwoord op :
 Bijlage :
 Onderwerp : Voorontwerpbestemmingsplan "Station Europapark"

Geacht college,

Het bovenvermelde bestemmingsplan heb ik in het kader van het overleg bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening op 20 augustus 2008 van u ontvangen.

Doel van het overleg is om te voorkomen dat het plan het ruimtelijke beleid van de provincie doorkruist. Daarnaast zal ik bij mijn beoordeling van het plan, voor zover relevant, de volgende aspecten betrekken:

- de wet- en regelgeving omtrent externe veiligheid;
- provinciale milieudoelstellingen;
- provinciale taken en bevoegdheden ten aanzien van het gebruik, het beheer en het onderhoud van provinciale (vaar)wegen.

Reclamemasten

Ingevolge artikel 9.1.2, lid 4, van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening behouden concrete beleidsbeslissingen hun rechtskracht gedurende de looptijd van het plan waarin zij zijn opgenomen. Gedurende die tijd moeten zij bij de vaststelling van bestemmingsplannen in acht worden genomen.

Volgens het Provinciaal Omgevingsplan 2 zijn nieuwe reclamemasten hoger dan zes meter niet toegestaan. Dit is aangemerkt als concrete beleidsbeslissing.

De geldigheidsduur van het Provinciaal Omgevingsplan 2 is vier jaar, te weten 2006 tot en met 2009.

Op grond van een aantal in de planvoorschriften opgenomen ontheffingsmogelijkheden van de bouwvoorschriften kunnen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht tot een hoogte van maximaal 12 meter. Reclamemasten zijn hiervan niet uitgesloten. Bovengenoemde concrete beleidsbeslissing is daarmee niet in acht genomen.



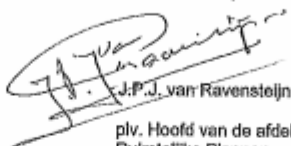
114B-PP-01

Provincie Groningen 2008. Het gebruik van dit logo is toegestaan op voorwaarde dat het logo niet wordt gebruikt voor commerciële doeleinden. Het logo is afkomstig van de Provincie Groningen. Het logo is afkomstig van de Provincie Groningen. Het logo is afkomstig van de Provincie Groningen. 050 316 1139

Gelet op het voorgaande verzoek ik u het plan op dit onderdeel aan te passen.

Hoogachtend,

Namens Gedeputeerde Staten van Groningen :



J.P.J. van Ravensteyn

plv. Hoofd van de afdeling
Ruimtelijke Plannen

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Groningen
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

DIENST HO / EZ		
REG. NR.	ROOZ. 1734060	
INGEK.	- 1 OKT. 2008	
DOS. NR.	- 1. 731.212 U 582	
Kopie gez. uit:		
Dit.	Ald.	Paraaf

Dijkster ARO

VROM-Inspectie
Regio Noord
afdeling Overheden

Cesarioplein 10
Postbus 30020
9700 RM Groningen

Telefoon 050 - 599 27 00
Fax 050 - 599 28 99
vin@min.vrom.nl
www.vrom.nl

Advies artikel 3.1.1 Bro: voorontwerp-bestemmingsplan "Station Europapark"

29 SEP. 2008

Kenmerk
LVE/2008.0014762/ka

Geacht college,

In het kader van het advies ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening meld ik u dat de rijksdiensten geen opmerkingen hebben bij het voorontwerp-bestemmingsplan Station Europapark.

Een afschrift van deze brief heb ik verzonden aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen.

Namens de rijksdiensten,
Hoogachtend,
de inspecteur,



mr. ir. n.k. tilstra

14-11-2008

Ministerie van VROM →
staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen, Beleid maken, uitvoeren en handhaven. Nederland is klein. Denk groot.

VRM/1 verspreid 1/01 voor meer informatie do: www.vrom.nl

Ministerie van Defensie

Dienst Vastgoed Defensie
Directie Noord

Bezoekadres:
Dr. Stoltweg 40
Postadres:
MPC 35 H
Postbus 40184
8004 DD Zwolle
www.vastgoeddefensie.nl

Steller:
Henk Veldman.
Telefoon +31 38 45 72 4 02
Fax +31 38 45 72 399
MDTN (128) 402
Mobiel (0 6) 51 42 80 23

Aan Het College van Burgemeester en Wethouders van
de Gemeente Groningen
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

Datum 18 augustus 2008
Oms kenmerk 2008007459
Onderwerp Voorontwerp bestemmingsplan
Zaakcode: 08/9-2-12-2

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	RO08.1661990	
INGEK.	19 AUG. 2008	
DOS. NR.	-1.731.212.1582	
Kopie gez. door:		
Gr.	Afd.	Paraaf

Geacht College,

Met verwijzing naar uw brief van 12 augustus 2008, kenmerk RO08.1659879, bericht ik u dat mijn eventuele reactie ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan "Station Europapark" zal worden opgenomen in de door de VROM Inspectie Noord gecobrdineerde gezamenlijke rijksreactie.

Bijgaand treft u het plan weer aan met dank voor de toezending.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

de Eerstaanwend Ingenieur Directeur
Directie Noord,
voor deze:
Hoofd Afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu,

ing. C.R. Hakstege

Bijlage(n): 1

Bij beantwoording datum, oms kenmerk en onderwerp vermelden.

Pagina 1/1

Libau

ex. Dallenga



Commissie voor de
Welstandszorg van
de Gemeente
Groningen

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Groningen
t.a.v. het hoofd afdeling Projectmanagement S.P. Postma / J. Dallenga
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Secretariaat Libau
Hoge der A 5
9712 ac Groningen
Telefoon (050) 367 80 08
Fax (050) 312 33 62

datum woensdag 10 september 2008
ons kenmerk
RO-nummer
onderwerp bp Station Europapark
locatie

DIENST RO / EZ	
REG. nr.	RO 001696254
INGEK.	12 SEP. 2008
DC480 nr.	-1731.212U582
Koof gsz. aan:	
E. ord.	Paraaf

Rustica PRO

Geachte heer Postma, Dallenga,

Aan onze commissie werd toegezonden om commentaar, het voorontwerp bestemmingsplan
Station Europapark.

De commissie heeft kennis genomen van het bestemmingsplan en constateert dat er geen
welstandsparagraaf in dit bestemmingsplan is opgenomen.
Dit wekt enigszins verbazing omdat in de omliggende gebieden welke alle deel uit maken van het
ontwikkelgebied Europapark wel welstandsparagrafen zijn geformuleerd.
De commissie adviseert daarom ook voor dit gebied in het bestemmingsplan een
welstandsparagraaf op te nemen strokend met de ambities van de stad in dit gebied en voor dit
onderdeel conform de omliggende deelgebieden zoals het kantorenpark en woonwijk de Linie.

Tenslotte acht de commissie het noodzakelijk dat niet slechts in deze fase het bestemmingsplan
kan worden verkend op welstandsaspecten maar dat ook het vastgestelde bestemmingsplan
inclusief de welstandsparagraaf aan de commissie wordt toegezonden.

In afwachting van uw reactie hoopt de commissie u voorlopig voldoende te hebben geadviseerd.

Hoogachtend,
de secretaris

R.R. Woljjes

c.c. directeur projectontwikkeling/hfd ruimtelijke Plannen



Hulpverleningsdienst Groningen

Afdeling Risicobeheersing
Onderwerp advies bestemmingsplan Station Europapark

Gemeente Groningen
Afdeling Projectmanagement
De heer S.P. Postma
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

Vgustrea

DIENST RO / EZ		
REG. NR.	RO 08.1729058	
INGEK.	22 SEP. 2008	
OPDR. NR.	-1731.212 U582	
Kopie GDL 9806		
Dir.	Adv.	Particul.
	PRO	

BEZORGER
Sontweg 10

POSTADRES
Postbus 584
9700 AN Groningen

Telefoon (050) 367 47 77
Fax (050) 367 46 66

BTW-nr. 1932609811

Telefoon (050) 367 47 26 Bijlage(n)

Ons kenmerk HV08.1698701

Datum 20-08-2008 Uw brief van 12-08-2008

Uw kenmerk RO08.1659879

Geachte heer Postma,

Op 15 augustus jl. heeft de heer J.S.E. Braker van mijn dienst, in het kader van artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), het voorontwerp bestemmingsplan Station Europapark van u ontvangen. Daarbij heeft u gevraagd om een schriftelijke reactie van de regionale brandweer. Naar aanleiding van uw verzoek is het bestemmingsplan beoordeeld in het kader van externe veiligheid.

Groepsrisico

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van het NS-station Europapark aan het spoor Onnen-Groningen. Over dit tracé vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Hierdoor is sprake van groepsrisico's voor de omgeving. Omdat het station onderdeel uitmaakt van het spoor worden wachtende reizigers op het station niet meegenomen in de berekening voor het groepsrisico. Hierdoor neemt het groepsrisico niet toe. Wel merk ik op dat bij een ongeval met gevaarlijke stoffen wel degelijk slachtoffers kunnen vallen op het station.

In paragraaf 5.6 van het bestemmingsplan wordt nog gesproken over een hogedruk gasleiding langs de Helperzoom. Deze leiding is in dit advies buiten beschouwing gelaten, omdat de leiding niet onder de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (1984) of het te verwachten "Besluit externe veiligheid buisleidingen" valt.

Bereikbaarheid

Het plangebied is beoordeeld op bereikbaarheid voor de hulpdiensten. In geval van een calamiteit dient het station namelijk snel via twee onafhankelijke routes bereikbaar te zijn. Dit om het station bovenwinds (met de windrichting mee) te kunnen benaderen. Uit de beoordeling is gebleken dat het station relatief snel en in voldoende mate tweezijdig bereikbaar is.

De Hulpverleningsdienst van de gemeente Groningen bestaat uit de districten Beenderen, GDB en Mikkeler Ambulancezorg en Beenderen. De dienst verricht de werkzaamheden uit van de gemeenschappelijke regeling Hulpverlening en Oprijbare Overstapplaats van de gemeenten Appingedin, Bedum, Bellingwold, Delfzijl, Eemsveld, Groningen, Gortegast, Haren, Hoopstad-Sappemeer, Leek, Loppersum, de Marne, Marum, Menterwolde, Peilste, Rolde, Scheerdinge, Steenkerke, Stadskanaal, Ter Borch, Vriesden, Vlagtwalde, Winsum, Wilsum en Zalkboer. De district Beenderen treedt op als brandweer van de stad Groningen en als Regionale Brandweer.

BRANDWEER
MELDKAMER
G D B



Bluswatervoorziening

Het plangebied is ook beoordeeld op de beschikbaarheid van bluswater. In geval van een calamiteit dient de brandweer namelijk snel te beschikken over voldoende bluswater. Uit de beoordeling is gebleken dat aan de westzijde van het station (Helperzoom) voldoende primaire (brandkranen) en secundaire (open water) bluswatervoorzieningen aanwezig zijn. Aan de oostzijde van het station ligt de dichtstbijzijnde primaire bluswatervoorziening pas op circa 130 meter. Deze afstand is te groot voor een snelle en effectieve inzet. De handleiding "Bluswater en bereikbaarheid" van de NVBR schrijft dan ook een maximale afstand van 40 meter voor.

Zelfredzaamheid

Tot slot is het plangebied beoordeeld op de mogelijkheden om het gebied te verlaten en is de zelfredzaamheid van de aanwezige personen beoordeeld. In geval van een calamiteit dienen de aanwezige personen in eerste instantie zichzelf in veiligheid te kunnen brengen door het rampgebied snel te verlaten. Uit de beoordeling is gebleken dat de omgeving van het station daarvoor voldoende mogelijkheden biedt. Daarnaast is op het station geen sprake van langdurig verblijf van groepen personen met een verminderde zelfredzaamheid.

Conclusie

Door de realisatie van het station Europapark neemt het groepsrisico niet toe. De bereikbaarheid en mogelijkheden tot zelfredzaamheid zijn goed. De bluswatervoorzieningen aan de westzijde van het station zijn afdoende, maar aan de oostzijde liggen de bluswatervoorzieningen op een te grote afstand. Daarom adviseer ik u om binnen 40 meter van de oostzijde van het station een adequate bluswatervoorziening aan te brengen. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een extra ondergrondse brandkraan.

Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft kunt u contact opnemen met de heer J.S.E. Braker, zijn telefoonnummer is (050) 367 47 26.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,


R. Knoop
Onderecommandant Brandweer regio Groningen

Nb. deze brief is in afschrift naar de commandant van Brandweer Stad Groningen verzonden.

BRANDWEER

N.V. Nederlandse Gasunie

TELEFOON- / BEZOEK* NOTITIE

Datum 12/10 19__ Tijd__ uur Inkomend / uitgaand*

Ontvangen / aangenomen* door A. Gler.

Naam Gasunie Groning.

Adres _____

Woonplaats _____

Telefoon _____

Gesproken met _____

Onderwerp / mededeling
<u>Opheffing Europeapark</u>
<u>Vermarktvoerp besl. plan</u>
<u>Geen belang van Gasunie</u>


N.V. NEDERLANDSE GASUNIE		Afhandeling	
Te behandelen door	Kamer	Datum	Paraaf
In de mobiliteit van de door u voorgenomen werkzaamheden geen Gasunie-taakstelling toegevoerd wordt niet automatisch voor het gehele kantoordeel.			
Gekoncreet d.d.:	Paraaf:		
Behoort bij brief	d.d.:		

* doorhalen wat niet van toepassing is



WATERSCHAP
Hunze en Aa's

DIENST RO / EZ
 REG. NR. **R008.1734532** 2008
 INK. D. - 2 OKT. 2008
 DOK. I. NR. - **1731.212U582**
 KOD. B. / EZ. AAN:
 Ds. Ad. Paraaf

Vgl. st. v. P. R. O.

Gemeente Groningen
 De heer J. Dallinga
 Postbus 7081
 9701 JB GRONINGEN

Aquapark 5, Veendam
 Postbus 195
 9640 AD Veendam
 Tel (0598) 693 800
 Fax (0598) 693 893
 www.hunzeenaas.nl

VERZONDEN 0 1 OKT. 2008

Uw brief
 Ons kenmerk MdG 08.3669/06.2924
 Onderwerp bestemmingsplan station
 Europapark

Datum 30 september 2008
Behandeld door Emiel Galetzka
Doorkiesnummer 0598-693248

Geachte heer Dallinga,

Van u ontvangen wij onlangs ten behoeve van het vooroverleg Art. 3.1.1 Bro het voorontwerpbestemmingsplan Station Europapark te Groningen.

In het bestemmingsplan is de waterhuishouding beschreven en zijn de afspraken en conclusies uit het vooroverleg met het waterschap weergegeven. In het plan heeft u aangegeven dat het verlies aan oppervlaktewater (ondermeer boezemwater) als gevolg van de aanleg van het station moet worden gecompenseerd. Daarbij wordt erop gewezen dat deze compensatie kan worden meegenomen in de algehele compensatie voor het plan Europapark.

In het overleg tussen gemeente en waterschap is door de gemeente aangegeven dat aan de eis van het waterschap, dat deze algehele compensatie voor 1 januari 2009 gerealiseerd zal zijn, wordt voldaan. Ook in het bestuurlijk overleg tussen waterschappen en gemeente is deze toezegging door uw wethouder bevestigd. Tot op heden heeft u echter nog geen plan aan het waterschap voorgelegd hoe en wanneer deze compensatie zal worden gerealiseerd. Ik ga er vanuit dat u nu op korte termijn met een voorstel komt om dit probleem op te lossen.

Als nu nog vragen heeft met betrekking tot onze reactie, dan kunt u contact opnemen met Emiel Galetzka.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur,


 Jeroen Kooistra
 Afdelingshoofd Beleid, Plannen en Projecten

ProRail

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Groningen
Afdeling: Juridische Zaken
Postbus 7081
9701 JB Groningen

DIENST RO / EZ	
REG. NR.	RO08.1605414
INGEK.	10 SEP. 2000
DOSS. NR.	-17312121582
M. 3000 gr.z. aant.	
Afd.	Paraaf

Dy. L. de Vries
PRO

Datum: 10 SEP. 2000
Osa kenmerk: VMJB/OE/Gr/
Doc. 20812531

Behandeld door: Mw. O. Elkhalfoufi
Telefoonnummer: 038 497 44 09
Faxnummer: 038 497 48 83
E-mail: Ouahiba.Elkhalfoufi@prorail.nl

Onderwerp: Voorontwerp-bestedingsplan
"Station Europapark"

Geacht College,

Intramanager
Noord-Oost, Veiligheid,
Milieu & Juridisch Beheer

Allereerst willen wij u bedanken voor de toezending van het voorontwerp-bestedingsplan 'Station Europapark' dat wij van u ontvingen op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening. Het plan geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Bezoekadres
Schellepoort
Labeekplein 20
8017 JZ Zwolle

Wij danken u voor het geboden overleg.

Postadres
Postbus 600
8000 AM Zwolle
www.prorail.nl

Hoogachtend,
h. J. de Vries
h. J. de Vries
Directeur regio Noord-Oost