

**RAADSVoorstel:**

2010-2011

Ons kenmerk: RO 10.2365981

Registratienummer : GR 10.

Ingekomen op :

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan Hoogeweg hoek Prof. Uilkensweg (school Reitdiep) en exploitatiebegroting Reitdiep fase III en IV

Groningen, 17 SEP 2010

Aan de raad,

**Inleiding.**

De ontwikkeling van de wijk Reitdiep vordert gestaag. Inmiddels zijn circa 500 woningen gerealiseerd en is voorzien in de bouw van nog eens 600 woningen. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de wijk Reitdiep was dat schoolgaande kinderen uit deze wijk voor een groot deel naar de Vensterschool in Gravenburg zouden gaan. De ontwikkelingen sindsdien (andere woningaantallen, andere woningtypen, andere typen huishoudens en schoolkeuze) hebben de bouw van een school in Reitdiep noodzakelijk gemaakt. De in de school Gravenburg aanwezige capaciteit blijkt onvoldoende te zijn om ook de schoolgaande kinderen van de wijk Reitdiep te huisvesten. Het te verwachten aantal leerlingen in Reitdiep vormt op de lange duur voldoende draagvlak voor een nieuw schoolgebouw (15 groepen). Op 17 december 2008 heeft uw raad een besluit genomen voor het bouwen van een basisschool in de wijk Reitdiep.

Voor het beschikbaar stellen van een krediet voor het bouw- en woonrijp maken van het plangebied School Reitdiep, dient een exploitatiebegroting te worden vastgesteld. De school is een deelplan binnen Reitdiep fase III en IV. Voor deze fasen is nog geen inrichtingsplan gemaakt. Ten behoeve van de exploitatiebegroting is een tentatieve grondexploitatie opgesteld op basis van kengetallen en normen.

Het voorstel is onderverdeeld in:

- A. Het bestemmingsplan.
- B. De exploitatiebegroting.

Het voorstel heeft tot doel het vaststellen van het bestemmingsplan noodzakelijk voor de bouw van de school, het vaststellen van de tentatieve grondexploitatie en het beschikbaar stellen van een krediet voor de realisatie van het deelplan School.

## **A. Het bestemmingsplan.**

### **Participatie, inspraak en overleg.**

In het kader van participatie hebben diverse informatiebijeenkomsten plaatsgevonden. In mei 2009 was de eerste bijeenkomst met als doel de directe omwonenden en de wijkraad te informeren over de plannen en om suggesties over deze plannen te horen. Een tweede informatiebijeenkomst heeft plaatsgevonden in september 2009 waarbij het concept-bestemmingsplan en een impressie van de bouwtekeningen zijn gepresenteerd. Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft in het kader van de inspraak van 20 november 2009 tot en met 17 december 2009 ter inzage gelegen. In december 2009 heeft een inloopavond plaatsgevonden, waar mondelinge reacties op het plan konden worden gegeven. Hiervan is een verslag gemaakt. Gedurende de inspraakperiode zijn 6 schriftelijke reacties ingediend. De kern van de reacties en suggesties zijn terug te voeren op de locatiekeuze voor de school, de inrichting van de veilige schoolomgeving en de vrees voor geluidsoverlast.

In april 2010 zijn de omwonenden geïnformeerd over de wijze waarop is ingegaan op de aangedragen reacties en suggesties. Tijdens deze avond is met de omwonenden en de wijkorganisatie afgesproken dat voor het onderdeel veilige schoolomgeving een apart traject wordt georganiseerd. Samen met een klankbordgroep uit de wijk wordt invulling gegeven aan het ontwerpen van een veilige schoolomgeving. Dit staat los van het bestemmingsplantraject, maar dient zorgvuldig te worden vormgegeven. Daarnaast is uitgelegd dat met het oog op de reacties van de omwonenden de school (en het gebruik ervan) zodanig ontworpen is dat de hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.

In het kader van het wettelijk verplicht overleg is het voorontwerp-bestemmingsplan verzonden aan diverse instanties. Dit overleg heeft niet geleid tot planaanpassingen.

### **Ontwerp-bestemmingsplan.**

Het ontwerp-bestemmingsplan Hoogeweg hoek prof. Uilkensweg, dat is opgesteld ten behoeve van de bouw van een nieuwe school in de woonwijk Reitdiep, is door ons college van 11 juni 2010 tot en met 22 juli 2010 ter inzage gelegd. Gelijktijdig heeft het ontwerp-verzoek voor een hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï ter inzage gelegen. De benodigde geluidonthefing voor de school is inmiddels afgegeven op 26 juli 2010.

Over het voornemen een nieuwe school in de wijk te bouwen zijn in het kader van de participatie en inspraak bijeenkomsten met de bewoners georganiseerd. De wijkorganisatie en vele bewoners zijn voorstander. Hierbij wordt als algemeen aandachtspunt benoemd de inrichting van de veilige schoolomgeving. Een klein aantal direct omwonenden heeft zienswijzen ingediend betreffende het ontwerp-bestemmingsplan. Ze beogen niet allemaal de bouw van de school tegen te houden, maar vragen om aanpassing of verduidelijking van het plan. In totaal zijn op het plan 7 zienswijzen ingebracht. Daarnaast heeft de bewonersvereniging Reitdiep gebruik gemaakt van haar adviesrecht.

## **Inhoudelijke beoordeling zienswijzen.**

### ***Openstelling gymzaal in de avonduren.***

Een viertal omwonenden, woonachtig aan de oostzijde van de school, heeft een zienswijze ingediend waarbij men aangeeft tegen het gebruik van de gymzaal in de avonduren is, in het bijzonder het gebruik van deze gymzaal door sportverenigingen die niet direct gerelateerd zijn aan de wijk Reitdiep.

### **Reactie.**

In de gemeente Groningen zijn ongeveer 40 gymzalen. Vrijwel al deze gymzalen worden én overdag én 's avonds gebruikt. Van oorsprong werden gymzalen primair gerealiseerd ten behoeve van het zogenaamde bewegingsonderwijs. Echter, sinds decennia worden gymzalen zo gebouwd en zo gepositioneerd dat de gymzalen ook voor avondgebruik door met name sportverenigingen benut kunnen worden.

Er is een grote behoefte aan binnenaccommodaties waar sport kan worden beoefend. Het gaat dan om sportbeoefening in kleinschalig verband (vrienden/vriendinnenclubjes) en verenigingsgebruik bestaande uit trainingen en wedstrijden. Om aan deze behoefte te voldoen zijn er gym- of sportzalen en sporthallen. Beide soort accommodaties worden multifunctioneel gebruikt. Gym- of sportzalen hebben als primair doel het geven van bewegingsonderwijs, maar worden zo gebouwd dat avondgebruik goed mogelijk is. Sporthallen hebben als primair doel benutting door verenigingen voor de grote zaalsporten en wedstrijden, maar worden zo gebouwd dat gebruik overdag door scholen goed mogelijk is.

In dit plan wordt beoogd een gym-/sportzaal te realiseren en geen sporthal. Gym-/sportzalen zijn bij uitstek geschikt voor avondgebruik voor sportbeoefening in kleinschalig verband en voor trainingen van tal van verenigingen voor zaalsporten. Bij de bouw van elke nieuwe gym-/sportzaal wordt deze zodanig gebouwd dat deze los van het schoolgebouw gebruikt kan worden. In de planvorming voor de nieuwe basisschool in Reitdiep is dan ook uitgebreid nagegaan hoe de gym-/sportzaal gepositioneerd kan worden om het avondgebruik los van de school mogelijk te maken. De uitkomst hiervan is de huidige locatie.

Het gemeentelijk beleid is er op gericht efficiënt om te gaan met accommodaties en middelen. Het basisonderwijs heeft wekelijks 26 klokuren om bewegingsonderwijs in te plannen. Het voor de rest van de tijd leeg laten staan van de gymzaal is derhalve niet wenselijk. Voor een goede benutting en een financieel gezonde exploitatie van binnensportaccommodaties is overdag- en avondgebruik van alle accommodaties noodzakelijk.

Hoewel in zowel het voorontwerp als in het ontwerp-bestemmingsplan het gebruik van de sportzaal op voorgestelde wijze is toegestaan, kan de indruk zijn ontstaan dat het avondgebruik beperkt zou blijven tot medegebruik door buurtbewoners en wijkorganisaties. Daar waar wij in onze berichtgeving en mondelinge toelichtingen voeding hebben gegeven aan dit beeld is een excuus op zijn plaats, omdat dit beeld geen werkelijkheid zal worden. De gym-/sportzaal zal overdag door de school benut worden en 's avonds beschikbaar zijn voor verhuur aan sporters in kleinverband en

verenigingen voor trainingsactiviteiten.

***Heroverweging locatiekeuze school.***

Twee indieners van zienswijzen geven aan de voorgestelde locatie geen geschikte locatie te vinden voor de school. Hierbij is de belangrijkste reden de potentiële overlast door geluid veroorzaakt door of vanwege de school. Daarnaast wordt getwijfeld of de omgeving van de huidige locatie wel zodanig kan worden ingericht dat de school verkeersveilig kan worden bereikt.

Als alternatieve locaties wordt door indieners gedacht aan de Groene Enclave, zuidelijker in Reitdiep fase IV, op het Zerniketerrein, een nieuwe school in de Held III of een uitbreiding van de school Gravenburg.

Reactie.

In de reactie moet onderscheid worden gemaakt in:

1. afweging locatiekeuze;
2. geluid;
3. veilige schoolomgeving (wordt afzonderlijk beantwoord).

*Ad 1. Afweging locatiekeuze.*

Het is de ambitie van de gemeente Groningen om kinderen een leeromgeving te bieden die aansluit op de huidige en toekomstige vraag van onze samenleving. De gemeentelijke visie op de huisvesting van het onderwijs steunt o.a. op het uitgangspunt dat scholen zo dicht mogelijk bij huis zijn, vooral bij het basisonderwijs. Dit betekent dat een locatie gevonden moet worden binnen het voedingsgebied. Het voedingsgebied van een school is het gebied waarin 80 procent van de leerlingen woont.

Bij de overwegingen om tot deze locatiekeuze te komen is rekening gehouden met een aantal elementen. Zo is om hiervoor genoemde reden een centrale ligging in de wijk wenselijk. De eigendomsituatie van de grond is van belang om de school "snel" te kunnen realiseren zonder ingewikkelde onderhandelingen over de grondaankoop. De realisatie van de school mag niet ten koste gaan van te realiseren groen in de wijk, zoals de Groene Enclave. En als laatste moet de school goed te bereiken zijn.

De voorliggende locatie is centraal gelegen, is in eigendom van de gemeente Groningen, in de planvorming was dit deel aangemerkt als toekomstige woningbouw en dus geen groen. De locatie is goed te bereiken vanuit alle richtingen. Uiteraard heeft de locatie ook een aantal aandachtspunten. Zo is inherent aan de centrale ligging en de goede bereikbaarheid dat er een goede verkeersveilige schoolomgeving gerealiseerd moet worden en dat het plan goed ingepast wordt in de omgeving. Deze inpassing zien wij als kans. Door de schoollocatie aan te sluiten op de ontwikkeling van de Groene Enclave ontstaat als het ware een 4<sup>e</sup> groene (en waterrijke) schots. Hierdoor ontstaat een duurzame ontwikkeling van een school, welke gerealiseerd wordt met een sedumdak, die landschappelijk één geheel met de omgeving vormt.

*Ad 2. Geluid.*

Bij het aspect geluid wordt onderscheid gemaakt in:

- a. geluid veroorzaakt door de schoolkinderen;
- b. geluid veroorzaakt door de schoolbel;
- c. verkeersaantrekkende werking van de school (en daarmee toename geluidsoverlast);
- d. weerkaatsing van geluid tussen de school en de huizen aan Barwerd;

e. effect van de school op de geluidonthefing die geldt voor de woningen aan Barwerd.

*2.a. Geluid veroorzaakt door de schoolkinderen.*

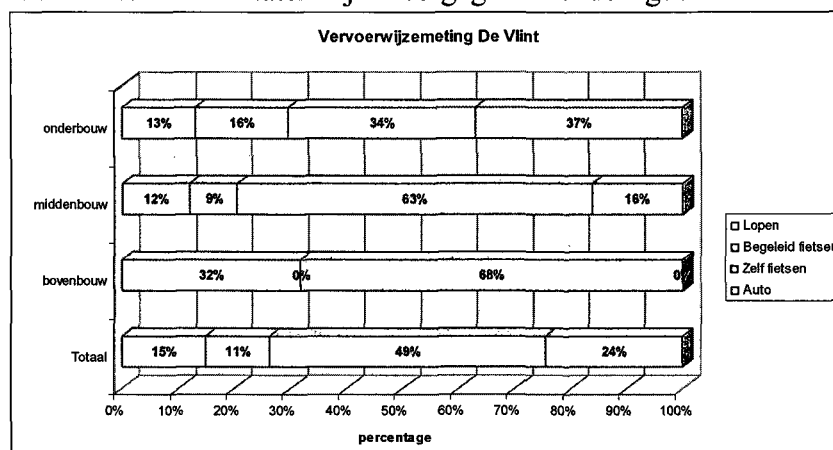
In de Wet Milieubeheer is toetsing aan stemgeluid van spelende kinderen op een schoolplein uitgesloten. Desondanks is toch een akoestisch onderzoek (DWA, versie 8 december 2009) uitgevoerd naar de gevolgen van de geluidsoverlast van spelende kinderen. Uit het onderzoek blijkt ondermeer dat de geluidsniveaus binnen regulier aanvaardbare normen liggen.

*2.b. Geluid veroorzaakt door de schoolbel.*

Een schoolbel moet voldoen aan de voorschriften van het Barim (Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer). Het piekniveau mag maximaal 70 dB (A) zijn op de gevel van de dichtstbijzijnde woning. Een gangbare schoolbel zal in deze situatie voldoen aan de norm. Bovendien heeft de school, door de vorm van het ontwerp, een geluidafschermdende werking naar de omliggende woningen.

*2.c. Verkeersaantrekkende werking van de school (en daarmee toename geluidsoverlast).*

De nieuwe school zal extra vervoersbewegingen aantrekken. Wij schatten echter in dat deze extra vervoersbewegingen marginaal zijn ten opzichte van de prognose voor het jaar 2020 waarmee in het akoestisch onderzoek (WMA, versie 25 april 2009) is gerekend. Daarnaast zullen de extra vervoersbewegingen overdag plaats vinden en zullen de extra vervoersbewegingen voornamelijk uit lichte voertuigen bestaan. Wij zijn van mening dat de geluidbelasting door verkeersaantrekkende werking vanwege de school nihil is. Deze reactie is gebaseerd op een school met 300 kinderen, waarbij 25% van de kinderen met de auto gehaald en gebracht wordt. Dit betekent 150 extra vervoersbewegingen. De aanname van 25% is getoetst aan de school in Gravenburg. Tellingen in juni 2009 hebben uitgewezen dat circa 24% van alle kinderen wordt gebracht met de auto. De resultaten zijn weergegeven in de figuur.



Het aantal extra verkeersbewegingen heeft, in vergelijking met de intensiteiten uit het rapport van WMA, versie 25 april 2009, nauwelijks invloed op de geluidbelasting.

*2.d. Weerkaatsing van geluid tussen de school en de huizen aan Barwerd.*

Om de weerkaatsing van geluid en daarmee de toename van de geluidbelasting op de woningen aan Barwerd te kunnen toetsen is een worst-case berekening uitgevoerd. In de berekening is uitgegaan van een situatie waarbij er tussen school en woningen alleen verharding en water is (dus alleen "harde" oppervlakten en geen groen). De hoogte van de school is volledig op 8 meter gesteld. De resultaten van de berekening zijn verwoord in een korte rapportage. Deze is als bijlage bijgevoegd. Uit de resultaten blijkt dat de realisatie van de school, met de hiervoren beschreven worst-case uitgangspunten tot een verhoging van de gevelbelasting voor de woningen aan Barwerd leidt van ongeveer 0,4 tot 0,7 dB(A). Deze verhoging is zeer beperkt en aanvaardbaar.

*2.e. Effect van de school op de geluidontheffing die geldt voor de woningen aan Barwerd.*

De geluidontheffing voor Barwerd is destijds opgesteld op basis van het verkeersmodel en de daarbij behorende prognose voor de toekomstige verkeersintensiteit. Zoals gebruikelijk worden in deze prognoses zo goed mogelijk de toekomstige ontwikkelingen in en rond het plangebied meegenomen. Denk daarbij onder andere aan de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en daarbij behorende voorzieningen. Het effect van de weerkaatsing is zeer beperkt en aanvaardbaar. Dit effect valt ruim binnen de onzekerheidsmarge van de geluidberekeningen die destijds voor Barwerd zijn gemaakt. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing vormt de weerkaatsing dan ook geen beletsel voor de bouw van de nieuwe school. Daarvoor is de weerkaatsing te miniem.

Ook als deze geluidsverhoging vergeleken zou worden met de reconstructiebepaling uit de Wet geluidhinder zou dit geen consequenties hebben. Deze schrijft voor, dat een eerder vastgestelde geluidontheffing (ofwel hogere waarde besluit) moet worden gehandhaafd, danwel heroverwogen, indien er een fysieke wijziging (reconstructie) plaatsvindt van de betrokken weg (i.c. de Prof. Uilkensweg) en de geluidbelasting daardoor met minimaal 2 dB toeneemt. Hiervan is in dit geval geen sprake. De weg wordt niet veranderd en de geluidstoename blijft onder de 2 dB. De Wet geluidhinder staat de bouw van de school daarom niet in de weg.

***Verkeerde verkeersberekening en verkeersmodel.***

De indieners van één zienswijze merken op dat in de verkeersberekeningen ten onrechte het verkeer op de Barwerd en Joeswerd niet is meegenomen, zoals met de Hoogeweg wel is gebeurd. Daarnaast worden twijfels geuit bij de cijfers voor de verkeersintensiteiten van de modelberekeningen conform de eerdere inspraakreactie. Aangezien hierop het akoestisch onderzoek is geënt verzoeken zij deze opnieuw uit te voeren met werkelijk aantoonbare verkeersintensiteiten.

**Reactie.**

*Barwerd en Joeswerd versus Hoogeweg.*

Zowel Barwerd, Joeswerd als de Hoogeweg, ter plaatse van de school, zijn 30 kilometer wegen. Deze wegen hoeven niet meegenomen te worden bij een akoestisch onderzoek. In het rapport (tabel D.3.2.) is voor de Hoogeweg wel een verkeersintensiteit genoemd (500 mvt/etmaal). Dit is rechtstreeks overgenomen uit het verkeersmodel, dat gehanteerd is voor het onderzoek. De verkeersintensiteit op de Hoogeweg is echter niet meegenomen in de berekening van de geluidbelasting op de school. Om verwarring te

voorkomen hadden wij wellicht de intensiteit op de Hoogeweg in tabel D.3.2. van het akoestisch onderzoek niet moeten vermelden, dit is helaas wel gebeurd.

*Verkeersintensiteiten in het verkeersmodel.*

Met betrekking tot de input van verkeersintensiteiten in het verkeersmodel is het model geanalyseerd en de tellingen van de indiener van de zienswijze zijn vergeleken met de aannames in het model.

Sinds 2004 telt de gemeente Groningen iedere twee jaar het aantal verkeersbewegingen op de Prof. Uilkensweg ter hoogte van de aansluiting op de Friesestraatweg. In 2004 ging het op deze locatie om 2.670 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Over een weekdag (het gemiddelde over de gehele week) ging het om 2.241 motorvoertuigen per etmaal. Wettelijk is vastgesteld dat voor geluidberekeningen gebruikgemaakt wordt van het aantal verkeersbewegingen per etmaal op een weekdag. Een veelgehanteerde omrekenfactor voor het omzetten van werkdagintensiteiten in weekdagintensiteiten (wanneer deze niet beschikbaar zijn) is 0,91.

In 2005/2006 is het verkeersmodel voor de Regio Groningen-Assen gebouwd. Het verkeersmodel wordt in de Regio Groningen-Assen door provincies en gemeenten gebruikt voor de bepaling van verkeersprognoses. Dit verkeersmodel heeft als basisjaar 2004 en als prognosejaar 2020. In het verkeersmodel zijn alle vastgestelde plannen opgenomen zoals de bouw van de woonwijken Reitdiep en De Held III, maar ook infrastructurele projecten zoals de realisatie van de Noord-Zuidroute, de aansluiting Westpoort en de Berlagebrug en Sontbrug. Het verkeersmodel is een schematische weergave van de werkelijkheid en heeft een afwijking van + of -10% (bandbreedte). Voor de Prof. Uilkensweg geldt dat de verkeersintensiteiten in het verkeersmodel voor wat betreft het basisjaar (2004) iets boven deze bandbreedte liggen.

Voor 2020 laat het verkeersmodel voor de Prof. Uilkensweg tussen Joeswerd en Hoogeweg een prognose zien van 4.425 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag (en 4.026 motorvoertuigen per etmaal op een weekdag). Dit is een stijging van 66% ten opzichte van het basisjaar 2004. Voor het gedeelte tussen Friesestraatweg en Reitdiephaven valt in diezelfde periode een stijging van 173% te constateren. Dit heeft met name te maken met de aantakking van de Prof. Uilkensweg op het hoofdwegenet (Friesestraatweg). Verkeer van en naar de woonwijk Reitdiep maakt hoofdzakelijk gebruik van de aansluiting op de Friesestraatweg. De komende jaren vinden ontwikkelingen plaats in het zuidelijke gedeelte van het Reitdiep, realisatie van circa 450 woningen. Ten noorden van Joeswerd is de planontwikkeling nagenoeg gereed. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteiten met name op het zuidelijke gedeelte van de Prof. Uilkensweg (tussen Friesestraatweg en Joeswerd) toe zullen nemen. Bij 400 woningen en 5 verkeersbewegingen per dag betreft dit dan circa 2.000 extra verkeersbewegingen extra op dit wegvak.

Op basis van telcijfers hebben wij als gemeente Groningen berekend dat de gemiddelde autonome groei van het autoverkeer op gemeentelijke wegen varieert van 1 tot 1,5% per jaar. Het spreekt voor zich dat uitzonderingen hierop mogelijk zijn.

Als algemene conclusie kan gesteld worden dat de gegevens uit het verkeersmodel

(zowel basis- als prognosejaar) én de beschikbare verkeerstellingen (door de indieners van de zienswijze) elkaar eerder versterken dan elkaar tegenspreken. Dit wordt in de tabel verduidelijkt. Het opnieuw uitvoeren van het akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Werkdagen	2004 werkelijk	2004 verkeersmodel	2009 werkelijk	2020 verkeersmodel
Wegvak Joeswerd – Hoogeweg		2664	4086*	4424
Wegvak Reitdiephaven – Joeswerd		3026		7720
Wegvak Friesestraatweg - Reitdiephaven	2670	3026	5460	8258
<b>Weekdagen</b>				
Wegvak Joeswerd – Hoogeweg		2424	3425*	4026
Wegvak Reitdiephaven – Joeswerd		2754		7025
Wegvak Friesestraatweg - Reitdiephaven	2241	2754	4782	7515

De waarden met een \* zijn gemeten door de indieners van de zienswijze.  
Werkdagen naar weekdagen is omgerekend met de factor 0,91

### ***Veilige schoolomgeving.***

Het merendeel van de wijkbewoners is voorstander van een nieuwe school op deze plek midden in de wijk, mits zo veel mogelijk wordt gedaan aan de veiligheid van de schoolomgeving en verkeersafwikkeling van en naar de school. De veiligheid van de kinderen moet de hoogste prioriteit hebben.

### **Reactie.**

Gedurende het participatietraject en de inspraak zijn meerdere suggesties en opmerkingen binnengekomen op het gebied van de veilige schoolomgeving. Dit varieerde van een betere uitwerking van het verkeerscirculatieplan, onderzoek hoe de kinderen naar school zullen gaan, extra oversteekplaatsen tot het scheiden van toeleveranciers naar de school en overig verkeer. De opmerkingen vanuit de buurt worden zeer serieus genomen. Om deze reden is afgesproken een klankbordgroep met omwonenden te vormen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving. Deze inrichting is een voorwaarde voor de realisatie van de school, maar geen onderdeel van het bestemmingsplan. De klankbordgroep is met de bewonersvereniging Reitdiep samengesteld. Begin september is de eerste bijeenkomst geweest van de klankbordgroep. Het uitgangspunt is dat de veilige schoolomgeving is gerealiseerd bij de opening van het nieuwe schoolgebouw.

### ***Publicatie deels in de zomervakantie.***

In een viertal zienswijzen wordt opgemerkt dat de inspraakprocedure deels in de zomervakantie valt; dit doet afbreuk aan het vertrouwen dat de gemeente heeft ingezet om draagvlak te krijgen bij de direct omwonenden.



Reactie.

Conform de wettelijke bepalingen (artikel 3.8 Wro, procedure bestemmingsplan) heeft het ontwerp-bestemmingsplan zes weken ter inzage gelegen van 11 juni 2010 tot en met 22 juli 2010. De termijn van terinzagelegging liep zes weken, van 11 juni tot en met 22 juli 2010. Dit is inderdaad twee weken in de schoolvakantie. De betrokken bewoners zijn door ons college hierover van te voren ingelicht (brief van 2 juni 2010) en er is uitgelegd dat terinzagelegging na de vakantieperiode tot ongewenste vertraging zou leiden.

Gezien dit voortraject, het feit dat van vorengenoemde periode vier weken voor de schoolvakantie viel en de bewoners in de gelegenheid zijn gesteld om zienswijzen in te dienen, zijn wij van mening dat zij hierdoor niet in hun belangen zijn geschaad.

***Afweging persoonlijke belangen.***

De indiener van de zienswijze vraagt zich af wiens (persoonlijk) belang het zwaarst weegt in de huidige belangenafweging. De indiener heeft persoonlijk een groot belang dat de bouw van de school snel gestart wordt.

Reactie.

In de afweging van belangen wordt geen onderscheid gemaakt naar persoonlijke of andere belangen. Iedere belanghebbende is vrij om een reactie, zienswijze of bezwaar in te dienen tegen een (voorgenomen) besluit van de gemeente. Voor de gemeenteraad is het van belang om alles overwegende een goed maatschappelijk besluit te nemen, dat voldoet aan de publiekrechtelijke regelgeving die staan omschreven in de wet. Een (enkel persoonlijk) belang kan niet boven een ander belang gesteld worden.

***Advies Bewonersvereniging Reitdiep.***

De Bewonersvereniging Reitdiep heeft gebruik gemaakt van haar adviesrecht zoals is afgesproken in het convenant met de wijkorganisaties.

De bewonersvereniging heeft hierin aangegeven dat zij van harte kan instemmen met de voorliggende plannen. Zij onderschrijft het maatschappelijk belang van de school voor de wijk Reitdiep. Wat betreft de centrale locatie van de school in de wijk heeft de bewonersvereniging een nadrukkelijke wens dat de veiligheid en verkeersafwikkeling rond de school goed geregeld wordt. Kinderen dienen zo veel als mogelijk de kans te krijgen per fiets of te voet naar de school te komen. Hierbij verzoekt zij de gemeente om voetgangers en fietsers te faciliteren en noodzakelijk gemotoriseerd verkeer zodanig af te wikkelen dat dit veilig voor langzaam verkeer gebeurt en met zo min mogelijk overlast voor omwonenden.

Het bestuur uit de wens dat de school er snel komt.

Reactie.

Ons college ondersteunt de reactie van de Bewonersvereniging Reitdiep.

De verkeersveilige afwikkeling rond de school is ook een aandachtspunt voor ons college. Samen met de bewonersvereniging is inmiddels een klankbordgroep samengesteld om ervoor te zorgen dat de verkeersveilige inrichting van de school-omgeving samen met de omwonenden wordt ontworpen. Het uitgangspunt is dat de, in gezamenlijkheid ontworpen, veilige schoolomgeving is gerealiseerd bij de opening van het nieuwe schoolgebouw. Daarnaast uit ook ons college de wens dat de school zo spoedig mogelijk gerealiseerd wordt.

**Voorstel.**

De ingebrachte zienswijzen geven ons college geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. Voorgesteld wordt om het bestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.

**B. De exploitatiebegroting.**

Voor het beschikbaar stellen van een krediet voor het bouw- en woonrijp maken van het plangebied School Reitdiep, dient een exploitatiebegroting te worden vastgesteld. De school is een deelplan binnen Reitdiep fase III en IV. Voor deze fasen is nog geen inrichtingsplan gemaakt. Ten behoeve van de exploitatiebegroting is een tentatieve grondexploitatie opgesteld op basis van kengetallen en normen.

Alle gronden in het plangebied Reitdiep fase III en IV zijn eigendom van de gemeente. Er hoeft daarom geen exploitatieplan te worden opgesteld om het verhaal van kosten van openbare voorzieningen op andere ontwikkelaars veilig te stellen.

De aanleiding voor het vaststellen van de tentatieve grondexploitatie en het verlenen van het krediet betreft:

1. verwerving grond (uit de gemeentelijke grondbank);
2. wettelijk onderzoek en grondverzet;
3. bouw- en woonrijp maken schoolomgeving (noordelijk deel fase IV).

De woonwijk Reitdiep is een stadsuitleggebied gelegen ten westen van het Reitdiep en ten noorden van de Friesestraatweg. Het plangebied biedt ruimte aan woningen, een jachthaven, winkels, kantoren/bedrijven, voorzieningen en diensten. De ontwikkeling en uitvoering van fase I en II is nagenoeg voltooid, met uitzondering van het gebied rondom de jachthaven en de Groene Enclave. Aan de west- en noordkant van de jachthaven liggen respectievelijk Reitdiep fase III en IV. Een gebied waarbij de agrarische functie conform diverse beleidsuitwerkingen verandert in een woningbouw-locatie met een capaciteit van circa 450 woningen, een onderwijs-voorziening en een bescheiden bedrijventerrein. Het bruto oppervlak van fase III en IV is circa 24 hectare.

**1. Verwerving grond.**

De gronden zijn in bezit van de gemeente en zijn ondergebracht in de grondbank. Om de wettelijke onderzoeken en vooral het noodzakelijk grondverzet te kunnen uitvoeren is het aan te bevelen om de gronden in het project op te nemen. Een financiële overboeking van de grond uit de grondbank naar het project Reitdiep fase III en IV is noodzakelijk.

**2. Wettelijk onderzoek en grondverzet.**

Naast de wettelijke onderzoeken in het kader van de archeologie, het milieu en de flora en fauna, is het noodzakelijk om grondverzet op het terrein te plegen. Voor de toekomstige bouwhoogte zal het terrein opgehoogd worden tot een wenselijk bouwpeil. Met de ophoging wordt eerst voor een langere periode een overhoogte aangebracht om de zetting van het terrein te stabiliseren. Het is wenselijk om in een vroeg stadium de onderzoeken en het grondverzet uit te voeren.

### 3. Bouwrijp en woonrijp maken schoolomgeving.

Met een gefaseerde kredietaanvraag is de uitvoering van het project nu beperkt tot het noordelijk deel van Reitdiep fase IV, de schoolomgeving. Voor vele bewoners een zeer gewenste ontwikkeling. De plannen, evenals het bouwrijp- en woonrijpmaken worden verder uitgewerkt, waarbij bijzondere aandacht wordt gegeven aan een veilige schoolomgeving.

### 4. Planning.

De looptijd van de exploitatiebegroting is als gevolg van de economische teruggang in 2009/2010 getemporeerd. De schoolomgeving staat gepland in de periode van 2011 en 2012. Het overige programma in Reitdiep fase III en IV is een jaar later dan mogelijk en over een langere periode gefaseerd en wordt gerealiseerd in de periode van 2013 tot en met 2017. Gemiddeld betekent dit circa 90 woningen per jaar, vanaf 2013. De afronding van het woonrijp maken wordt voorsnog verwacht in 2018.

### Begrotingswijziging 2010.

Begrotingswijziging 2010						
Betrokken dienst(en)	RO/EZ					
Raadsvoorstel	Vervolgkrediet Reitdiep fase III en IV					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Investering					
Tijdsplanning krediet	2010 - 2011					
Financiële begrotingswijziging						
	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie - Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
7.02 Woningbouwlocaties	10.000.000	10.000.000	-	-	-	-
<b>Totaal begrotingswijziging</b>	<b>10.000.000</b>	<b>10.000.000</b>	-	-	-	-

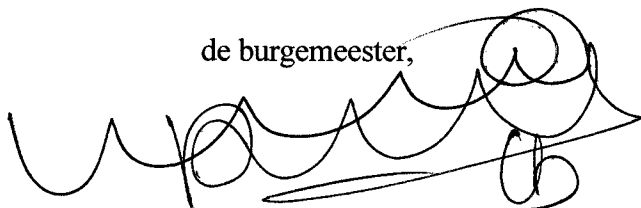
Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de zienswijzen niet over te nemen;
- II. het bestemmingsplan Hoogeweg hoek prof. Uilkensweg, digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP474Hoogeweg-VG01.gml, ongewijzigd vast te stellen;
- III. geen exploitatieplan vast te stellen, omdat een exploitatieplan niet noodzakelijk is;
- IV. de exploitatiebegroting van het project Reitdiep fase III en IV vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 20.512.000,--;
- V. de kosten te dekken uit de opbrengsten van de grondexploitatie Reitdiep fase III en IV;

- VI. voor het project Reitdiep fase III en IV voor de grondverwerving, de onderzoeken en uitvoering van deelgebied 1 (school e.o.) een vervolgekrediet van € 10.000.000,-- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet komt daarmee uit op € 11.000.000,-- van de totaal begrote kosten van € 20.512.000,--;
- VII. de gemeentebegroting 2010 te wijzigen.

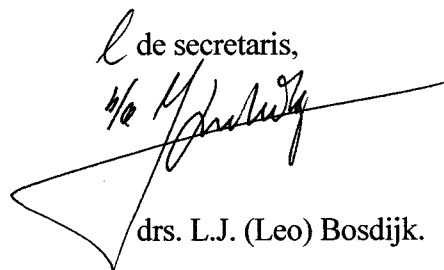
Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,



dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,



drs. L.J. (Leo) Bosdijk.