

Schriftelijke antwoorden op vragen inspraakavond 23 oktober 2007

Stedenbouwkundig plan *Scholencampus en Voetbalvelden Lewenburg*

Bijlage bij het verslag

Inleiding

Tijdens de inspraakavond over het stedenbouwkundig plan *Scholencampus en Voetbalvelden Lewenburg* is een groot aantal vragen gesteld. Dit nam zoveel tijd in beslag dat voor de beantwoording van die vragen niet voldoende tijd was, ondanks uitloop van de avond. Afgesproken is dat de aanwezige leden van de gemeentelijke projectgroep schriftelijk de resterende vragen alsnog beantwoorden. Hieronder vindt u antwoorden op de vragen waarvoor tijdens de inspraakavond geen tijd was.

Aan het einde van de avond zijn door de voorzitter drie vragen naar voren gebracht die in ieder geval extra aandacht behoeven. Het gaat om de volgende vragen.

- Hoe groot is het plangebied? Waarom is de Kimkiel niet opgenomen om een totaaloverzicht te krijgen?
- Waarom is de bewonersvereniging Zilvermeer niet in het overleg met de wijk betrokken?
- Is er sprake van overlast van de lichtmasten rond de nieuwe voetbalvelden?

Naast bovenstaande drie, worden ook de overige vragen beantwoord. Het gaat dan om de vragen waar tijdens de inspraakavond nog geen antwoord op gegeven is en om de vragen waar slechts kort op ingegaan is.

Om de antwoorden overzichtelijk en leesbaar te houden, is er voor gekozen om ze per thema samen te nemen. Binnen de thema's zijn de vragen ook weer apart aangegeven. De indeling in thema's is als volgt.

1. Stedenbouw en plangebied
2. Verkeer
3. Milieu
4. Sportvelden
5. Procedure en overleg

Schriftelijke beantwoording

1. Stedenbouw en plangebied

A. Afscheiding scholen – wijk

In het stedenbouwkundig plan wordt een duidelijke overgang tussen scholen en buurt gemaakt met een beukenhaag en een bomerij. Die zorgen er voor dat het schoolterrein is afgebakend, maar ook openbaar toegankelijk. Een definitief inrichtingsplan zal te zijner tijd worden opgesteld, waarbij bewoners betrokken zullen worden. Dit is te beschouwen als nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan.

Er wordt niet voorgesteld de overgang te maken met een hek en een sloot. Er is grote twijfel of een hek (of een soortgelijke afscheiding) wel werkt. Immers, eenmaal buiten het hek kunnen leerlingen ook om de sloot heen de buurt bereiken. Ook een totale afsluiting van het terrein is niet aan de orde. Het betreft hier gewoon onderwijs en geen andersoortige instelling. De VMBO-scholen geven aan dat het onderwijs dat wordt gegeven geen tussenuren bevat. De leerlingen zijn daarmee de gehele dag bezig op de school. Ook de aantrekkelijkheid van de inrichting van het schoolgebied zelf kan er overigens voor zorgen dat de leerlingen bij de school blijven. Bovendien is vanwege de veiligheid

door de brandweer aangegeven dat leerlingen in geval van een calamiteit de mogelijkheid moeten hebben om richting de wijk te vluchten. Een hek, maar zeker een sloot, zullen dan zeer belemmerend werken en zijn door de brandweer niet toegestaan.

Beter voor het naast elkaar bestaan van buurt en scholen is het ontwikkelen van een goede buurrelatie. Met het maken van een convenant tussen scholen en wijk wordt daartoe de eerste stap gezet. De ervaring leert dat voor welke inrichting ook gekozen wordt, gedegen en duurzaam beheer noodzakelijk is. Alleen als scholen en omwonenden samen afspraken maken kan het gebruik worden beheerd van zowel het schoolterrein als het park. Te denken valt aan regulier overleg, het instellen van een aanspreekpunt, afspraken over het opruimen van het schoolgebied, etc.

B. Grootte van het plangebied

Voor de omvang van het plangebied verwijzen we naar de juridische kaart in het stedenbouwkundige plan, waarop met een bolletjeslijn de plangrens is aangegeven. De grootte van het plangebied is afgestemd op de ontwikkeling van de VMBO en MBO-scholen. Het gebied betreft het huidige sportpark Lewenborg, bestaand uit drie voetbalvelden en een trainingsveld. Ook het Alfa College is in het plangebied betrokken vanwege de aansluiting op de ontwikkeling van de andere scholen. Vanwege ontsluiting en aanpassing van kruispunten is een gedeelte van de Kluiverboom ook in het gebied opgenomen.

Voordat dit plan werd gemaakt was al een stedenbouwkundig plan in ontwikkeling voor de school De Kimkiel. Dit plan is voorjaar 2006 in de inspraak geweest en najaar 2006 vastgesteld door de gemeenteraad. Vanwege de ligging naast de locatie voor de scholencampus is voor het geven van een totaaloverzicht gekozen de school wel op de tekeningen en de maquette mee te nemen, net zo als de naastgelegen woonbuurt is meegenomen. De school valt daarom niet binnen het plangebied van dit stedenbouwkundig plan voor de scholencampus. Immers, de Kimkiel heeft al een eigen stedenbouwkundig plan.

Ook het ongelijkvloers maken van de ringweg valt niet binnen het stedenbouwkundig plan voor de scholencampus. Dat is nog in ontwikkeling bij de Provincie Groningen. Om een indruk te geven, zijn wel schetsen opgenomen in het stedenbouwkundig plan en de maquette. Ze zijn ter verduidelijking van de toekomstige situatie opgenomen. Het plan houdt rekening met toekomstige besluitvorming over een ongeluikvloerse kruising, door een aansluiting op de nieuwe parkeerplaats tegenover de Parkallee mogelijk te maken. De ongelijkvloerse kruising zelf valt buiten het bestek van de scholencampus.

2. Verkeer

A. Verkeersoverlast

Zowel de wegen als de fietspaden in de omgeving kunnen de verkeerstoename als gevolg van de scholen prima aan. Omdat het parkeerterrein tussen de school en de ringweg komt te liggen, zal het verkeer niet ver de wijk inrijden. De fiets-/voetgangersoversteek over de Kluiverboom en het 'fietskruispunt' Stadsweg/Langzij zullen worden aangepakt. Bij de Kluiverboom wordt gedacht aan het verplaatsen van de bushalte aan de kant van Zilvermeer naar de overkant. Door deze bushalte voor beide richtingen hoeven leerlingen die met de bus gaan niet meer over te steken. Dit op suggestie van de ANWB. Bij het kruispunt Stadsweg/Langzij wordt gedacht aan snelheidsremmende maatregelen, zoals bromfietsdrempels en het uitbuigen van het fietspad.

B. Parkeren

Een keiharde garantie dat er op geen enkel moment parkeeroverlast zal ontstaan, is niet te geven. Gezien de ligging van het parkeerterrein en het aantal parkeerplaatsen is het zeer onwaarschijnlijk dat bezoekers van de scholen in de wijk zullen parkeren. Het bestaande parkeerprobleem –bezoekers van het Alfa College die nu in de wijk parkeren– zal in het kader van deze plannen worden opgelost. Voor

bezoekers van de sportvelden is de loopafstand dusdanig dat er mogelijk mensen in Vaargeul zullen parkeren. Met FC Lewenborg zullen, in het kader van het op te stellen convenant, afspraken worden gemaakt, waarin zij actief bezoekers en leden zullen aanspreken op ongewenst parkeergedrag.

C. Capaciteit bussen

Mocht het aantal reizigers daar om vragen, zullen extra bussen moeten worden ingezet.

D. Ongelijkvloersmaken van de ringweg

De plannen voor het ongelijkvloersmaken van de aansluiting van de Kluiverboom op de oostelijke ringweg zijn nog niet uitgewerkt. Op dit moment is de Provincie bezig met het verkennen van de mogelijkheden. Daaruit blijkt dat de Kluiverboom pas omhoog begint te lopen na het kruispunt met de Parkallee. Het exacte tracé en de vormgeving moeten nog worden uitgewerkt. Uit de verkenning van de Provincie blijkt verder dat de aanleg van een rotonde mogelijk is. Overigens is nog niet zeker of er een rotonde zal worden aangelegd.

E. “Kluiverboom is een sluiproute voor verkeer naar onder andere Veendam”

Dit is een apart probleem. Los van de vraag of dit verkeer hier hoort te rijden is de capaciteit van de Kluiverboom, inclusief extra verkeer als gevolg van de scholen, voldoende.

3. Milieu

A. Luchtkwaliteit en de actualiteit van de normering

De gemeente heeft onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat ruimschoots voldaan wordt aan het *Besluit luchtkwaliteit 2005*. Dit geldt voor de huidige en ook de toekomstige situatie. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat het effect van de realisatie van de scholencampus op de luchtkwaliteit zeer beperkt is. In de notitie Luchtkwaliteit (bijlage van het stedenbouwkundig plan) zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven. In onderstaande tabel staan de belangrijkste rekenresultaten van het onderzoek. Het volledige onderzoeksrapport (DGMR, V.2007.5155.00.R001) is in te zien op de website van de gemeente Groningen, onder hoofdmenu kopje ‘wonen en leven’, en dan ‘stedenbouwkundige plannen’, of direct met de link <http://www.groningen.nl/functies/pagfunctie.cfm?parameter=2486>. Hier is overigens ook het concept stedenbouwkundig plan zelf in te zien.

	Grenswaarden	Huidige situatie	2010 zonder plan	2010 met plan
Stikstofdioxide	40 microgram/m ³	31,6	28,3	28,7
Fijnstof	40 microgram/m ³	20,7	18,1	18,4
Overschrijdingen 24-uursgemiddelde fijn stof	35 keer 50 microgram/m ³	10	7	7
Overschrijdingen uurgemiddelde stikstofdioxide	18 keer 200 microgram/m ³	0	0	0

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is gebaseerd op berekeningen. Er zijn geen metingen uitgevoerd. Metingen geven slechts een momentopname, en naast de huidige situatie willen we hier vooral ook de toekomstige situatie in beeld brengen (situatie 2010 en 2020). Overigens zijn we bij de berekeningen uitgegaan van een ‘worst case-scenario’: voor de berekening van de luchtkwaliteit in 2010 is de (hogere) verkeersintensiteit van 2020 als invoer gebruikt.

Onze conclusies over de luchtkwaliteit zijn gebaseerd op berekeningen van fijnstof en stikstofdioxide. Deze stoffen zijn voor wat betreft luchtkwaliteit op deze lokatie het meest relevant. Voor de niet berekende stoffen zoals benzeen, benzo(a)pyreen en zwaveldioxide worden in deze situatie geen overschrijdingen van de grenswaarden verwacht. De reden hiervan is dat de achtergrondconcentratie

van deze stoffen in heel Nederland laag is. De uitstoot van deze stoffen vanwege het wegverkeer is zeer beperkt.

Uit de rekenresultaten blijkt overigens ook dat, ondanks de voorziene toename van het verkeer, de situatie in 2010 verbetert ten opzichte van de huidige situatie (dit geldt zowel met als zonder plan). De oorzaak hiervan heeft niets te maken met deze lokatie, maar ligt in de ontwikkeling dat het wagenpark in Nederland steeds schoner wordt, ondermeer door Europese regelgeving.

Nieuwe Wet Luchtkwaliteit

Begin oktober is de Wet Luchtkwaliteit door de Eerste Kamer goedgekeurd. Door de nieuwe Wet Luchtkwaliteit zal de normering waaraan getoetst moet worden niet veranderen; ook de rekenmethodiek verandert niet. Wat wel verandert is dat projecten die geen relevante bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, niet meer getoetst hoeven te worden aan de luchtkwaliteitsnormen. Verwacht wordt dat de Wet luchtkwaliteit in november 2007 nog wordt vastgesteld.

AmvB Gevoelige bestemmingen

Tegelijkertijd met de Wet luchtkwaliteit zal de Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) 'Gevoelige bestemmingen' worden vastgesteld. De minister wil in deze AmvB kwetsbare groepen zoveel als mogelijk beschermen tegen ongezonde lucht. Daarom zullen nieuwe scholen, kinderdagverblijven en verpleeghuizen **op locaties waar sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit** (bij de weg) voortaan minimaal 100 meter vanaf de snelweg of 50 meter vanaf de provinciale weg moeten worden gebouwd.

De gemeente Groningen ondersteunt vanzelfsprekend de doelstelling om kwetsbare groepen zoveel als mogelijk te beschermen tegen ongezonde lucht. Hoewel in Groningen het aantal locaties met overschrijdingen beperkt is, is het zeer zeker ook voor ons een belangrijk aandachtspunt. Echter, zoals hiervoor al is aangegeven, is bij de locatie van de scholencampus in Lewenborg geen sprake van overschrijding.

Ten aanzien van deze locatie heeft overleg plaatsgevonden met de GGD. De conclusie van de GGD is dat uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit op deze locatie niet zodanig is dat er sprake is van een vergroot gezondheidsrisico voor de gebruikers van het gebouw. Dit los van het feit dat vanzelf spreekt dat vanuit gezondheidsoptiek een meer buitenstedelijke lokatie altijd beter is. Deze conclusie geldt ook voor de directe omgeving van het gebouw. De luchtkwaliteit is immers nauwelijks verschillend van de gemiddeld voorkomende waarden in de gemeente Groningen.

De lokatie stelt wel extra eisen aan de manier waarop het gebouw geventileerd gaat worden (bijvoorbeeld ventilatie niet aan de kant van de ringweg). Tevens is er grote aandacht voor de kwaliteit van het binnenmilieu. Hiervoor is de gemeente (GGD, Dienst OCSW en Milieudienst) momenteel bezig met de voorbereiding van een programma van eisen.

B. Geluidsonderzoek

Er is inderdaad sprake van een hoge geluidsbelasting van het wegverkeer op de gevels van de scholencampus, maar deze kan voldoende worden opgevangen door geluidswerende maatregelen aan de gebouwen. Om er voor te zorgen dat het geluidsniveau *in* de gebouwen aan de wettelijke normen voldoet, zullen allerlei maatregelen getroffen worden. Het gaat dan om zaken als geluidwerende of zelfs dove gevels, speciale beglazing en ventilatiesystemen.

Uit ervaring blijkt dat het in de praktijk goed mogelijk is om door middel van deze maatregelen te kunnen voldoen aan het wettelijk vereiste binnenniveau. Het aanleggen van een geluidswal is om die reden niet noodzakelijk. Daarnaast zal bij de indeling van het gebouw rekening worden gehouden met de geluidsbelasting. Bijvoorbeeld door minder geluidgevoelige functies in ruimtes achter gevels met de hoogste geluidsbelasting te plaatsen.

Met voorgaande willen we niet zeggen dat we niets doen aan geluidsafscherming aan de kant van de weg. De grond die vrijkomt bij de realisatie van de scholencampus zal waar mogelijk op het huidige talud langs de oostelijke ringweg worden geplaatst. Hierdoor zal de geluidsbelasting op de gevels vanzelfsprekend afnemen. Tijdens de verdere voorbereiding van de bouw wordt beoordeeld in hoeverre het mogelijk is om het huidige talud verder te verhogen. Bij de beoordeling wordt een afweging gemaakt tussen financiële aspecten, stedenbouwkundige aspecten, de beschikbare ruimte, de technische randvoorwaarden en de uiteindelijke effectiviteit van de maatregel.

Het is in deze fase van het proces onmogelijk precies te zeggen wat de kosten zullen zijn van het realiseren van een geluidswal. Uit de eerste berekeningen is gebleken dat langs de oostelijke ringweg over een afstand van 350 meter een 11 meter hoge wal aangelegd moet worden om er voor te zorgen dat geluidwerende maatregelen aan het gebouw zelf overbodig zijn. Wij verwachten om deze reden dat het niet haalbaar is om een geluidswal aan te leggen. Maar zoals gezegd, het is goed mogelijk om met maatregelen aan het gebouw zelf een gezond geluidsniveau in het gebouw te halen.

Besluit hogere waarde Wet geluidhinder

In dit besluit wordt uiteindelijk de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op de gevels van het scholencomplex formeel vastgelegd. Dit besluit zal ondermeer bevatten een onderbouwde afweging tussen brongerichte maatregelen (toepassen stil asfalt), geluidsafschermende maatregelen (geluidswal) en geluidsisolerende maatregelen aan de gevels. Bij deze afweging worden tevens de financiële en stedenbouwkundige aspecten betrokken. De procedure hiervoor zal gelijktijdig verlopen met de procedure voor de bouwvergunning.

C. Geluidsbelasting Zilvermeer

De gevolgen van het bouwen van de scholencampus voor Zilvermeer, als het gaat om geluidsbelasting vanwege de Kluiverboom, zijn apart onderzocht. Hiervoor hebben wij de geluidsbelasting voor een aantal representatieve woningen aan het Zilvermeer laten berekenen. Hieruit blijkt dat deze extra geluidsbelasting minimaal is (maximaal 0,2 dB). Zie onderstaande tabel.

Omschrijving	Toename (dB)
Zilvermeer nr. 1	0,2
Zilvermeer nr. 2	0,2
Zilvermeer nr. 3	0,2
Zilvermeer nr. 4	0,1
Zilvermeer nr. 5	0,2
Zilvermeer nr. 6	0,1

Op basis hiervan kan worden aangenomen dat de toename van de geluidsbelasting op de andere woningen aan het Zilvermeer ook niet meer bedraagt dan maximaal 0,2 dB.

De realisatie van een geluidswal bij het Zilvermeer, vanwege de realisatie van het stedenbouwkundig plan, is dan ook niet aan de orde.

Daarnaast is door bewoners van het Zilvermeer expliciet aangegeven dat de geluidsbelasting vanwege de Kluiverboom in zijn algemeenheid al hoog is, ook al zonder de realisatie van het stedenbouwkundig plan. Deze inspraakreactie beschouwen we als een aparte klacht, waar de Milieudienst graag afzonderlijk naar de inspreker(s) op terug wil komen. Binnenkort kunt u van ons een antwoord hierop verwachten.

Overigens blijkt uit de berekeningen dat de realisatie van de scholencampus vanzelfsprekend ook een afschermende werking heeft voor het geluid vanwege de oostelijke ringweg. Voor de woningen aan het Zilvermeer heeft dit echter een verwaarloosbaar effect.

D. Gevaarlijke stoffen

Er is ter plaatse sprake van een risicobron: de oostelijke ringweg. Omdat over deze weg vervoer plaatsvindt van gevaarlijke stoffen, is een onderzoek uitgevoerd naar de risico's die het realiseren van de scholencampus en voetbalvelden met zich meebrengt. In het stedenbouwkundig plan zijn de resultaten van dit onderzoek als bijlage toegevoegd.

Resultaten onderzoek

Uit de resultaten blijkt dat de harde norm die hiervoor is gesteld (het zogenaamde plaatsgebonden risico) niet wordt overschreden. Wel is er sprake van een toename van het groepsrisico, omdat er meer mensen in de buurt van de risicobron (de oostelijke ringweg) aanwezig zijn. Deze toename is echter relatief gering en het groepsrisico blijft dan ook onder de zogenaamde oriëntatiewaarde (dit betreft echter geen harde wettelijke norm). Meer concreet betekent dit dat de berekeningen hebben aangetoond dat op dit stuk van de oostelijke ringweg sprake is van een bijzonder laag groepsrisico. Oftewel, het risico dat een groep mensen (meer dan 10) tegelijk slachtoffer wordt van een calamiteit met een kans van één op een paar miljoen.

In zijn algemeenheid beschouwt men in Nederland een dergelijk risico volstrekt aanvaardbaar, ook voor bijvoorbeeld schoolgebouwen.

Gebruikte gegevens en onderzoeksmethodiek

De informatie over het aantal transporten met gevaarlijke stoffen is afkomstig uit twee bronnen, te weten de *Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen* (Ministerie van V&W, 2003) en een recente telling, uitgevoerd in 2006/2007 in opdracht van het Ministerie van V&W. Met deze twee bronnen hebben wij gebruik gemaakt van alle voor dit gebied beschikbare telgegevens. Op basis hiervan hebben wij het risico laten berekenen met behulp van het programma *RBM II*. Dit programma is in opdracht van het Ministerie van V&W ontwikkeld en is de standaardmethodiek voor het berekenen van veiligheidsrisico's als gevolg van gevaarlijk vervoer. Het programma houdt rekening met zaken als de effectafstanden, weersinvloeden, reactiegedrag van gevaarlijke stoffen. Hierbij merken we op dat de uitspraken over de vervoersrisico's in het onderzoek overschat zijn, omdat gebruik is gemaakt van telgegevens van de drukere A7, waarop de oostelijke ringweg (N46) aansluit.

Voor de verwachte toekomstige vervoersstromen zijn prognoses opgesteld. Ook hebben wij bij de planinrichting een zone van 30 meter langs de transportas vrijgehouden. Deze veiligheidszone biedt ruimte voor een eventuele toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst. Hiermee gaan wij verder dan op basis van de werkelijk gemeten transporthoeveelheden noodzakelijk zou zijn.

Verantwoording

Op basis van bovenstaande heeft de gemeente een stuk opgesteld met daarin de verantwoording van de aanvaardbaarheid van de risico's. Een dergelijke verantwoording dient apart van het stedenbouwkundig plan te worden vastgesteld door B&W en moet worden uitgevoerd conform de eisen uit het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) en de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

In het BEVI en bovengenoemde Circulaire zijn strenge eisen gesteld aan een verantwoording van risico's. Daarbij zijn in beeld gebracht: risico's, invloedsgebied, personendichtheid, vervoersstromen, bijdrage van de geplande ontwikkeling aan het groepsrisico, mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, bestrijdbaarheid van (de omvang van) een ramp en zelfredzaamheid. Daarnaast heeft de brandweer uitgebreid geadviseerd over het stedenbouwkundig plan, wat heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het plan. De brandweer heeft overigens een specifieke adviesrol in de verdere voorbereiding van de realisatie van de scholencampus.

Op basis van de verantwoording, inclusief het advies van de brandweer, hebben wij geconcludeerd dat het veiligheidsrisico vanwege dit stedenbouwkundig plan aanvaardbaar is. Voor een uitgebreide toelichting hierop verwijzen wij naar het stedenbouwkundig plan, bijlage D.

4. Sportvelden

A. (Geluids)overlast door lange speeltijden

Op de locatie worden twee kunstgrasvelden aangelegd, om intensievere bespeling van de velden mogelijk te maken. FC Lewenborg gaat in de nieuwe situatie namelijk van drie velden terug naar twee. In het speelschema dat voor de nieuwe situatie is opgesteld, wordt op enkele avonden per week tot 22.00 uur gespeeld. In het weekeinde wordt 's avonds normaliter niet gespeeld.

B. Lichtmasten

Er zijn per veld acht lichtmasten nodig om te voldoen aan de trainings- en wedstrijdnorm van ongeveer 64 KWH lichtvermogen. De verlichting zal zodanig worden geïnstalleerd dat een half veld per schakeling kan worden in- of uitgeschakeld. Natuurlijk is het zo dat de lichtmasten in de buurt zichtbaar zullen zijn. Uitgangspunt is wel dat niet meer dan 10 lux op de gevel van de omliggende woningen gemeten mag worden. Afhankelijk van de uitkomsten van metingen wordt de hoogte van de mast bepaald. Technisch gezien is het mogelijk om de lichtbakken van een rand te voorzien, waardoor de ondervonden lichthinder kan worden geminimaliseerd. Bij de inrichting van de velden wordt de instelling van de lampen in overleg met de direct omwonenden afgestemd.

5. Procedure en overleg

A. Deelname Bewonersvereniging Zilvermeer aan de Overleggroep

Na de eerste informatieavond in de wijk over dit onderwerp medio 2006 is de wijk meerdere malen op de hoogte gebracht van het feit dat er in een Overleggroep met bewoners en scholen zou worden gepraat over de inrichting van het scholengebied. Met een vertegenwoordiging van de wijkraad De Scheepsraad en het actiecomité Verscholengemeenschap ging de gemeente ervan uit een goede vertegenwoordiging van wijk en buurtbewoners te hebben samengebracht in de Overleggroep. Wanneer andere bewonersgroepen het daar niet mee eens waren, hadden zij zich destijds bij de aankondiging van het overleg natuurlijk kunnen melden. Begin 2007 is middels een brief (ook naar de buurt Zilvermeer) aangekondigd dat de voetbalvelden gehandhaafd zouden blijven en FC Lewenborg toetrad tot de Overleggroep. Ook dat moment was geschikt geweest om alsnog aan te geven deel te willen nemen aan het overleg. Het is spijtig dat de Bewonersvereniging niet tijdig heeft aangegeven wat hun wensen waren.

Een en ander heeft geen gevolgen voor de inspraakprocedure. Middels een advertentie in de Gezinsbode zijn bewoners op de hoogte gebracht van de formele start en duur van de inspraakperiode. Er is ook een folder in de directe omgeving bezorgd, met een samenvatting van het plan en de te volgen procedure, ook in de buurt Zilvermeer. Voor de formele kant van de procedure heeft een ieder daarmee voldoende kennis kunnen nemen van de plannen.

Tot slot

Met bovenstaande punten menen wij alsnog de vragen te hebben beantwoord die tijdens de inspraakavond niet of onvoldoende aan bod kwamen. Mochten er na het lezen van de tekst toch nog vragen of onduidelijkheden zijn, dan kan contact opgenomen worden met Ingrid Bolhuis.

Ingrid Bolhuis, RO/EZ Projectleider scholencampus Lewenborg

t. 050 – 367 8111

e. i.bolhuis@roez.groningen.nl

Zijn er vragen specifiek over een milieu-onderwerp (fijnstof, geluid etc.) of over een verkeerskwestie dan kan het beste rechtstreeks contact opgenomen worden met de medewerker die zich met dat onderwerp bezighoudt.

Martin Klooster, Milieudienst Gemeente Groningen

t. 050 – 367 1072

e. m.klooster@md.groningen.nl

Jan Kerkhof, RO/EZ Afdeling Verkeer en Vervoer

t. 050 – 367 8111

e. j.kerkhof@roez.groningen.nl