

Bijlage 1: wijzigingen bestemmingsplan Blokhoeve Blok West

De zienswijzen hebben ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan geleid tot wijzigingen van het bestemmingsplan Blokhoeve Blok West. Hieronder zijn deze wijzigingen opgesomd.

Wijzigingen

I. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Toelichting:

1. De mobiliteitsscan is vervangen door het nieuwe rapport 'Mobiliteitsscan Blokhoeve Blok West', d.d. 15 maart 2024, kenmerk BJ8095-RHD-XX-XX-RP-X-0001.
2. Naar aanleiding van de nieuwe mobiliteitsscan is paragraaf 4.2.1 aangepast en aangevuld. De paragraaf luidt nu als volgt:

4.2.1 Verkeer, vervoer en parkeren

Blokhoeve Blok West kent een verkeersstructuur waarbij het bewonersverkeer is gescheiden van het verkeer van de commerciële voorzieningen (supermarkt, fitness en klimhal). De toegang tot het woongebied wordt ingericht als shared space en sluit aan op de bestaande kruising Middelhoeve-Vlierhoeve. Vanaf de Middelhoeve is er vervolgens een aansluiting op de Taludweg in het noorden en de Symfonielaan in het zuiden via met verkeerslichten geregeld kruispunten. De commerciële voorzieningen worden via de Blokhoeve, via een separate aansluiting, ontsloten op de Symfonielaan.



Afbeelding: ontsluiting plangebied (geel = ontsluiting woongebied, paars = ontsluiting voorzieningen)

Aanvullend op de hoofdstructuur zoals hierboven beschreven wordt, worden extra verbindingen gerealiseerd voor fietsers en voetgangers. Dit wordt aan de westzijde van het plangebied, onder andere met een onderdoorgang bij de studio's/2-kamerwoningen en een doorsteekmogelijkheid voor voetgangers door het klim en bergsportcentrum, mogelijk gemaakt.

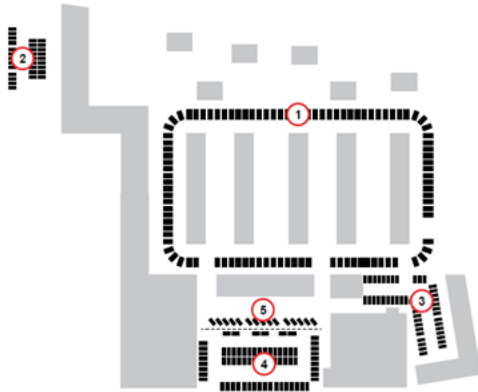
Parkeren

Ten behoeve van de nieuwe ontwikkelingen dienen parkeervoorzieningen te worden gerealiseerd. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar binnen het plangebied. Het parkeren wordt gerealiseerd in een aantal verschillende oplossingen, weergegeven in onderstaande afbeelding:

- *Het grootste aantal parkeerplekken bevindt zich geïntegreerd in de shared space en wordt bij voorkeur uitgevoerd als groene parkeerplaatsen met grasbetontegels.*
- *Aan de noord westzijde bevindt zich een tweede zone voor parkeren. Deze ligt aan de buitenzijde van het plangebied en is ten behoeve van het klim- en bergsportcentrum.*
- *Dit is een parkeerzone die geïntegreerd is in het ontwerp van kavel 3, het aantal plekken is bij voorkeur zo min mogelijk om de woonkwaliteit te versterken. De binnenplaats van het bouwvolume is in ieder geval voorzien van een aantal bomen op goede groeiplaatsen, bij voorkeur in ruime plantvakken, die ook dienen om regenwater op te vangen.*

- Dit is de parkeerzone van de supermarkt op het eigen kavel. De parkeerzone is zo groen mogelijk uitgewerkt met als voorkeur zoveel als mogelijk bomen.
- Dit is de parkeerzone voor de 12 woningen van kavel 4.

Met het plan wordt voldaan aan het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwegein, zie ook bijlage 3 en bijlage 4. Uit het onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte 174,3 (175) parkeerplaatsen is. Op eigen terrein worden 183 parkeerplaatsen aangelegd. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie. Voor de commerciële functies wordt er voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm en wordt er gedeeltelijk gesaldeerd met het huidige gebruik, zie bijlage 5.



Afbeelding: overzicht parkeerplaatsen ten behoeve van ontwikkeling Blokhoeve Blok West

Om te waarborgen dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen (zie artikel 12.4) waarmee een omgevingsvergunning voor bouwen alleen kan worden verleend als wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Verkeersafwikkeling intern

Om de verkeerseffecten van het woningbouwdeel op de Middelhoeve in beeld te brengen is een mobiliteitsscan opgesteld, zie bijlage 6. Uit deze mobiliteitsscan volgt dat het woningbouwdeel van Blokhoeve Blok West ongeveer 900 extra motorvoertuigen per etmaal zal genereren. Een deel van dit verkeer (40%) zal via de Middelhoeve richting het noorden afwikkelen naar de Taludweg. Het overige verkeer (60%) zal via de Middelhoeve richting het zuiden afwikkelen naar de Symfonielaan. De hoeveelheid verkeer op de Middelhoeve blijft, na de realisatie van Blok West, ruim onder de kritische drempelwaarde van de weg.

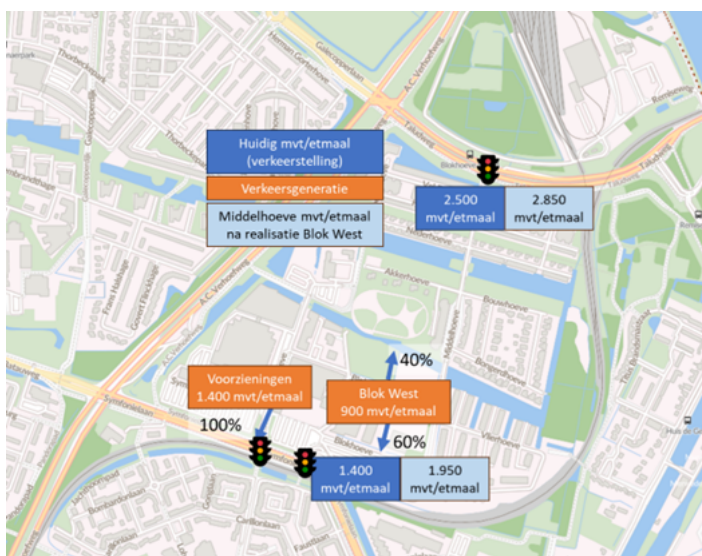
Wat betreft de verkeerseffecten van het voorzieningendeel is een berekening gemaakt van de verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van de voorzieningen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de meest recente CROW-kencijfers uit publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten gebruikt als in de mobiliteitsscan over de woningbouwontwikkeling van Blokhoeve Blok West, namelijk sterk stedelijk en schil centrum (en de gemiddelde bandbreedte van de kencijfers uit CROW-publicatie 381). Dit is conform de uitgangspunten in het koersdocument Parkeren, het vigerend parkeerbeleid van de gemeente Nieuwegein, waarin is aangegeven dat Blokhoeve onder het gebied schil centrum valt.

	Functie	Norm/etmaal	Eenheid	Omvang		Ritten/etmaal
Nieuw	Fitnessschool	24,1	100 m² bvo	2.150	m² bvo	517
	Bergsportcentrum	7,2	100 m² bvo	4.700	m² bvo	338
	Supermarkt	96,6	100 m² bvo	1.800	m² bvo	1.739
	Subtotaal nieuwe voorzieningen					2.594
Voormalig	Klimhal	7,2	100 m² bvo	280	m² bvo	20
	Vergaderruimtes	13,8	100 m² bvo	2.925	m² bvo	402
	Tennisbanen (buiten)	3,1	100 m² bvo	4.032	m² bvo	125
	Aerobicszalen	24,1	100 m² bvo	2.765	m² bvo	665
	Subtotaal voormalige voorzieningen					1.212
Saldo effect verkeersgeneratie aanpassing voorzieningen						1.382

Tabel: verkeersgeneratie nieuw en voormalig voorzieningendeel Blokhoeve Blok West

De totale extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van de voorzieningen bedraagt $2.594 - 1.212 = 1.382$ ritten/etmaal. Dit verkeer zal, net als in de huidige situatie, via de Blokhoeve vrijwel direct op de Symfonielaan worden afgewikkeld. Uit het vervolg van deze toelichting blijkt dat het externe wegennet dit aan kan.

In onderstaande figuur is weergegeven waar de extra verkeersstromen aansluiten op het omliggende wegennet rond Blokhoeve. In de volgende paragraaf is getoetst welk effect de ontwikkelingen hebben op de verkeersafwikkeling bij de kruispunten.



Afbeelding: Verkeersstromen na ontwikkelingen Blokhoeve.

Verkeersafwikkeling extern

Het voorzieningendeel wordt afgewikkeld op een met verkeerslichten geregeld kruispunt Symfonieweg. Het woningbouwdeel wordt zowel via een met verkeerslichten geregeld kruispunt Symfonieweg (zuidzijde) en een met verkeerslichten geregeld kruispunt Taludweg (noordzijde) ontsloten. Om de externe verkeersafwikkeling te toetsen zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor deze kruispunten. Hiervoor zijn de volgende intensiteitsscenario's met elkaar vergeleken:

- Basisjaar 2015 op basis van het regionaal verkeersmodel VRU 3.4
- Huidige verkeersaanbod op basis van tellingen uit de verkeersregelinstanties (2023)
- Prognosejaar 2030 verkeersmodel VRU 3.4

Het verkeersaanbod uit het prognosejaar 2030 is het hoogst. Omdat dit een worst-case situatie is, is in eerste instantie het extra verkeer (zie tabel bij verkeersafwikkeling intern)

opgeplust bij dit aanbod. Indien blijkt dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten in dit scenario nog voldoende is, zal de verkeersafwikkeling in de scenario's op basis van de verkeersstellingen en het verkeersmodel basisjaar 2015 ook voldoen.

Door middel van zogenaamde COCON berekeningen van de kruispunten is het effect van de ontwikkelingen op de toekomstige groentijden in beeld gebracht. Hiervoor zijn de intensiteiten uit het prognosejaar 2030 omgerekend van motorvoertuigen per uur naar PAE/uur (personenauto-equivalenten per uur). Hiervoor is een omrekenfactor van 1,13 gehanteerd (gebaseerd op een analyse van andere kruispunten in de omgeving waarbij 8,7% middelzwaar en 2,3% zwaar vrachtverkeer uit tellingen was gehaald).

Met COCON is onderzocht of de cyclustijden geen kritische drempelwaarden overschrijden. Een cyclustijd is de tijd dat alle richtingen een keer een groenfase hebben gekregen. Als richtlijn wordt aangehouden dat maximale cyclustijden de 120 seconden niet mogen overschrijden. Doordat de kruispunten van het voorzieningendeel en het woningbouwdeel van Blokhoeve met de Symfonielaan op zeer korte afstand van elkaar liggen is hier sprake van een gecombineerde verkeerslichtenregeling.

Effect voorzieningen Blokhoeve Blok West op kruispunt Symfonieweg en effect woningen op kruispunt Middelhoeve- Symfonieweg

Uit de COCON berekeningen voor deze gecombineerde kruispunten blijkt dat de woningbouwontwikkeling van Blokhoeve Blok West en de ontwikkeling van het voorzieningencentrum geen effect heeft op de verkeersafwikkeling. De hoogste cyclustijd is in de avondspits, maar zowel in situatie zonder als met het extra verkeer dat gegenereerd wordt door de woningbouwontwikkeling van Blokhoeve Blok West zijn minimale groentijden van toepassing om het verkeer van en naar de Middelhoeve veilig en vloeiend over het kruispunt te kunnen laten rijden. Het verkeer van en naar het voorzieningendeel kan tegelijk met andere richtingen groen krijgen, waardoor de cyclustijd niet toeneemt om dit verkeer te kunnen verwerken.

In de straatsituatie heeft de tram op dit gecombineerde kruispunt absolute prioriteit en zijn de verkeerslichten gekoppeld met de spoorbomen. Het effect hiervan op de verkeersafwikkeling is lastig te bepalen met COCON, aangezien in COCON starre verkeersregelingen worden berekend. Op straat is de tram er (zeker) niet iedere cyclus, maar indien er een of meerdere trams op ongunstige momenten in de cyclus een aanvraag zetten, kan de wachttijd even oplopen. Het onderlinge verschil tussen de varianten in verkeersafwikkeling van voor en na de ontwikkeling is echter zeer beperkt, waardoor de verwachting is dat ook op straat het effect van de ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling minimaal zal zijn.

Effect woningbouw Blokhoeve Blok West op kruispunt Middelhoeve- Taludweg

Uit de COCON berekeningen voor dit kruispunt blijkt dat de woningbouwontwikkeling van Blokhoeve Blok West geen effect heeft op de verkeersafwikkeling. De hoogste cyclustijd is in de avondspits, maar zowel in situatie zonder als met het extra verkeer dat gegenereerd wordt door de woningbouwontwikkeling van Blokhoeve Blok West zijn minimale groentijden van toepassing om het verkeer van en naar de Middelhoeve veilig en vloeiend over het kruispunt te kunnen laten rijden.

Conclusie

Op basis van de COCON berekeningen is het effect van extra verkeersgeneratie van de voorzieningen en woningbouwontwikkeling op de cyclustijden in beeld gebracht. Het effect is zeer beperkt. De cyclustijd neemt niet tot beperkt toe met enkele seconden en de cyclustijden blijven ruim onder de maximale acceptabele cyclustijden van 120 seconden.

Daarnaast kan het op piekdagen (werkdag met een drukbezocht congres of beursevenement) voorkomen dat er wachtrijvorming ontstaat bij de VRI-geregelede aansluiting Blokhoeve-Symfonielaan. Dit is echter in de huidige situatie ook al het geval. Het aantal zeer drukke dagen waarop deze situatie zich voordoet zal niet groter zijn dan nu.

3. De volgende bijlagen bij de toelichting zijn geactualiseerd op basis van de nieuwe mobiliteitsscan:
 - a. Berekening stikstofdepositie, 25 april 2024, kenmerk 983.10.02.00.00
 - b. Geluidrapport, d.d. 4 april 2024, kenmerk R070428an.21DJYRP.cw
 - c. Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Blokhoeve Blok West, d.d. 25 april 2024, kenmerk 983.10.02.00.00
4. De conclusie van de parkeerbalans voor de voorzieningen is aangepast en aangevuld in het rapport 'Parkeerbalans Aldi + commerciële functies Blokhoeve Nieuwegein', d.d. 22 april 2024, kenmerk 010568.20211105.N1.07.
5. Paragraaf 4.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangevuld met een alinea 'klimaatstresstest'. Deze alinea luidt als volgt:

Klimaatstresstest

Voor het in beeld brengen hitte- en waterstress is een klimaatstresstest uitgevoerd. Deze test is bijgevoegd in bijlage 8. Het plangebied wordt in deze klimaatstresstest getoetst op hittestress en waterstress. Voor het bepalen van de hittestress wordt gebruikgemaakt van de methodiek en normen ontwikkeld voor het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie (DPRA). Voor het berekenen van wateroverlast bij extreme neerslag is gebruikgemaakt van een oppervlakkig afstroommodel, waarmee de stroming en de accumulatie van water is gemodelleerd.

Uit de klimaatstresstest volgt dat met het planvoornemen geen sprake is van onevenredige toename in waterstress of hittestress.

6. In de toelichting van het bestemmingsplan is in de paragrafen 3.2.3, 4.2.4, 4.2.6, 4.3.3, 4.3.5 en 4.3.7 een zin opgenomen dat de onderzoeksresultaten nog valide zijn.