

Nieuwegein



Notitie beantwoording zienswijzen

**Ontwerpbestemmingsplan
Blokhoeve Blok West**

Inleiding

Dit is een reactienota zienswijzen over ontwerpbestemmingsplan Blokhoeve Blok West.

Het ontwerpbestemmingsplan Blokhoeve Blok West heeft ter inzage gelegen van 12 december 2023 tot en met 22 januari 2024. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze indienen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt. Hieronder zijn de ingediende zienswijzen weergegeven en beantwoord.

Nr.	Zienswijze	Beantwoording gemeente
Indiener 1		
1.1	In de stukken lees ik met welke norm men rekent op het gebied van parkeren. We hebben op dit moment al een groot parkeerprobleem in de wijk Blokhoeve (deel Vlierhoeve) waarbij het in de weekenden met enige regelmaat gebeurt dat de stoepen ook vol staan met auto's. De norm komt dus niet overeen met de praktijk.	<i>De gehanteerde normen zijn overeenkomstig het parkeerbeleid van de gemeente (Koersdocument Parkeren). Wij zien geen reden om daarvan af te wijken voor voorliggend plan. Uit de berekeningen van de parkeerbehoefte (zie bijlagen 3 en 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt dat er ten behoeve van het project Blok West, op basis van de normen uit het koersdocument, zowel voor de woningbouw als voor de commerciële functies ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn. Als er sprake zou zijn van parkeerprobleem op andere plekken in Blokhoeve dan worden die niet opgelost binnen het project Blok West.</i>
1.2	In de wijk Vlierhoeve wonen vooral gezinnen met jonge kinderen. Ondanks het aanbrengen van diverse verkeersdrempels zijn er helaas nog genoeg bestuurder die van mening zijn dat het hier een circuit is. Aangezien er met de komst van de nieuwe woningen nog meer verkeer aanwezig zal zijn zou ik graag zien dat op het nieuw te vorm kruispunt echt maatregelen worden genomen om de snelheid er maximaal uit te halen. In de ideale wereld met bijv een rotonde.	<i>De toegang tot Blok West wordt voorzien van een snelheidsremmende drempel. Vanuit de ontwikkeling van Blok West zien wij geen aanleiding om meer verkeerskundige maatregelen op de Middelhoeve te treffen. Of dit al dan niet wenselijk is staat los van enkel de ontwikkeling van Blok West en valt daarmee buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
1.3	Overigens lees ik dat er deels gescheiden rijbanen aanwezig zijn maar dit is absoluut niet het geval.	<i>In de mobiliteitsscan die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen stonden een aantal onjuistheden, waaronder het noemen van deels gescheiden rijbanen. We hebben daarom een nieuwe mobiliteitsscan op laten stellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Daarnaast hebben we paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. De nieuwe mobiliteitsscan geeft een adequate beschrijving van de huidige en toekomstige situatie.</i>
Indiener 2		
2.1	Hierbij maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Indien de Middelhoeve (ook) als (hoofd)ontsluiting voor de toekomstige wijk 'HoeveRijk' zal gaan fungeren, is een aanmerkelijke toename van de verkeersintensiteit op de Middelhoeve te verwachten; ik heb in dit verband met name het oog op het gemotoriseerde wegverkeer.	<i>De wijk Blokhoeve is een wijk in ontwikkeling, waarbij de Middelhoeve de hoofdontsluiting van de wijk is. Doordat Blokhoeve niet in één keer als geheel ontwikkeld wordt neemt bij de realisatie van elk deelgebied het verkeer in de wijk toe. Echter, de Middelhoeve (en de aansluitingen op de Taludweg en Symfonielaan) is dusdanig vormgegeven dat de weg dit aan kan. Dit blijkt ook uit de nieuwe mobiliteitsscan die is opgesteld (zie</i>

		<i>bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan).</i>
2.2	Daarmee gepaard gaan een verslechtering van de luchtkwaliteit (met name veroorzaakt door auto's met een brandstofmotor) en een toename van de geluidhinder (verkeerslawaaï) voor de aan- en omwonenden van de Middelhoeve (waaronder ikzelf). Een en ander zal (kunnen) leiden tot gezondheidsschade voor aan- en omwonenden van de Middelhoeve.	<i>In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.3.4) kunt u lezen dat de ontwikkeling van de hele wijk Blokhoeve aangemerkt kan worden als een project dat 'niet in betekenende mate' van invloed is op de luchtkwaliteit. Blok West is slechts een klein onderdeel van Blokhoeve. De invloed van deze ontwikkeling op de luchtkwaliteit zal dan ook nihil zijn.</i> <i>Wat betreft het aspect geluid is het ook van belang dat Blokhoeve een wijk in ontwikkeling is. Ook het geluid in de wijk zal, bij de realisatie van elk deelgebied, toenemen. Bovendien is enige vorm van geluid inherent aan het wonen aan een wijkontsluitingsweg in stedelijk gebied.</i> <i>In het verleden zijn er daarnaast verschillende akoestische onderzoeken uitgevoerd voor deelgebieden in Blokhoeve. De ontwikkeling van Blok West is in deze onderzoeken steeds als uitgangspunt in meegenomen. Uit de onderzoeken volgen akoestisch gezien geen belemmeringen.</i>
2.3	Daarnaast is het aspect verkeersveiligheid van belang. De Middelhoeve is een door scholieren en werkenden veel gebruikte fietsroute. Meer auto's die van de Middelhoeve gebruik maken impliceert: een groter risico op ongevallen voor fietsers (en scooterrijders).	<i>Op de Middelhoeve zijn er (mede op verzoek van bewoners) de afgelopen jaren veel snelheidsremmers (drempels) aangebracht. Ook de aansluiting van Blok West op de Middelhoeve zal van een dergelijke snelheidsremmende drempel worden voorzien. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de verkeersveiligheid op de Middelhoeve, met alle snelheidsbeperkende maatregelen en een maximumsnelheid van 30 km/uur, op dit moment onder druk staat. Vanuit de ontwikkeling van Blok West zien wij geen aanleiding om meer verkeerskundige maatregelen op de Middelhoeve te treffen. Of dit al dan niet wenselijk is staat los van enkel de ontwikkeling van Blok West en valt daarmee buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
2.4	Ik verzoek u de genoemde aspecten te betrekken bij de verdere uitwerking van het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve (Blok West), de daarmee verband houdende ontwerpvergunningen en het ontwerpbesluit Hogere waarden geluid.	<i>Hierboven heeft u kunnen lezen wat wij met uw zienswijze hebben gedaan en hoe uw zienswijze tot een aanpassing van het bestemmingsplan heeft geleid.</i>
Indiener 2		
2.5	Hierbij vul ik de zienswijze, die ik op 5 januari jl. bij u heb ingediend, als volgt aan. In de eerste plaats wil ik u attenderen op een aantal onduidelijkheden in de stukken. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06, gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De	<i>In de mobiliteitsscan die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen stonden een aantal onjuistheden. We hebben daarom een nieuwe mobiliteitsscan op laten stellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Daarnaast hebben we</i>

	Middelhoeve heeft géén gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, “HoeveRijk” ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi supermarkt en het (nieuwe) klimcentrum ontbreken. - Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? - De mobiliteitsscan in Bijlage 6, bijlage H, heeft betrekking op de situatie van circa 10 jaar geleden. Dit is niet conform de huidige situatie. - Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan, figuur 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer, geeft de wegenstructuur van 10 jaar geleden weer. Is niet actueel. - De geplande wijk “HoeveRijk” heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn (ik denk aan de bereikbaarheid voor hulpdiensten). Waar is de tweede ontsluiting?	<i>paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.</i> <i>In de nieuwe mobiliteitsscan zijn actuele situatietekeningen opgenomen. De huidige situatie van de wijk is het uitgangspunt. Er is dus geen sprake van het verdwijnen van de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan en het terugbrengen van de scheiding van rijbanen op de Middelhoeve. Ook de bestaande fietsdoorgangen in de wijk blijven bestaan. Daarnaast is in figuur 1 van de nieuwe mobiliteitsscan te zien dat er voor Blok West een tweede (calamiteiten-)ontsluiting komt.</i>
2.6	Wat de verkeersdrukte is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. Mijn vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal komt. In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet, onder het subhoofdstuk “Verkeersafwikkeling”, staat op pagina 18- 19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreft 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dus dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2.000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Tegen deze tekst heb ik bedenkingen omdat: - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - de huidige belasting van max 3.200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan, bijlage H) al boven de 2.000 grens uitgaat. - de huidige belasting door aan- en omwonenden als belastend wordt ervaren. - gevreesd wordt dat door realisatie van “HoeveRijk” de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aan- en omwonenden. Ik verzoek u de bovengenoemde tekst in het ontwerpbestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst.	<i>Blokhoeve is een wijk in ontwikkeling. Doordat Blokhoeve niet in één keer als geheel ontwikkeld wordt neemt bij de realisatie van elk deelgebied het verkeer toe. Dit is inherent aan het wonen in stedelijk gebied. Het gaat erom dat deze toename (vanuit veiligheid of geluid) niet onacceptabel wordt. In het verleden zijn er daarom al verschillende onderzoeken uitgevoerd om de woningen in de deelgebieden (anders dan Blok West) mogelijk te maken. In deze onderzoeken is de ontwikkeling van Blok West steeds als uitgangspunt meegenomen. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen sprake is van een onacceptabele situatie.</i> <i>Wat betreft de verkeersdrukte is de Middelhoeve als wijkontsluitingsweg zodanig ingericht dat de weg 4.000-5.000 mvt/etmaal kan verwerken. Dit is de kritische drempelwaarde. De intensiteiten op de Middelhoeve blijven hier, na de realisatie van Blok West, ruim onder. Na realisatie van Blok West zijn de intensiteiten bij de kruising Middelhoeve-Taludweg 2.850 motorvoertuigen per etmaal en bij de kruising Middelhoeve-Symfonieweg 1.950 motorvoertuigen per etmaal.</i> <i>De 2.000 mvt/etmaal die werd genoemd in de mobiliteitsscan die was opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan betreft de drempelwaarde van de interne wegen in Blokhoeve en niet die van de wijkontsluitingsweg de Middelhoeve.</i> <i>In het kader van de ontwikkeling van Blok West is een zogenaamde knip in de Middelhoeve niet noodzakelijk. Daarnaast is de wijk Blokhoeve</i>

	“De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreft 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door de realisatie van het plan “HoeveRijk” zal de intensiteit nog verder (kunnen) toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een ‘knip’ in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz. 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtsestraatweg bij Huis de Geer, zodat aanwonend verkeer er wél doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerpbestemmingsplan in bovenstaande zin te wijzigen.	<i>dusdanig ontworpen dat de wijk via twee zijden ontsloten wordt. Aan de noordzijde via de Taludweg en aan de zuidzijde via de Symfonielaan. Aan de zuidzijde is de aansluiting op de Symfonielaan enkele jaren geleden gescheiden van de ontsluiting van het bedrijvengedeelte van Blokhoeve. Dit is gedaan om het (doorgaand) bedrijfsverkeer buiten het woongebied Blokhoeve te brengen en te houden. Ook is de Middelhoeve toen, op verzoek van en in afstemming met bewoners, opnieuw ingericht.</i> <i>De wenselijkheid van een knip in de Middelhoeve staat los van enkel de ontwikkeling van Blok West en valt daarmee buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
Indiener 3		
3.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is onduidelijk in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie. 4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>
3.2	Wat de verkeersdrukte is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd “Verkeersafwikkeling” staat op blz. 18-19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden. Ik verzoek de raad de bovengenoemde tekst in het ontwerp bestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst. “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door plan HoeveRijk zal de intensiteit nog verder kunnen toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een knip in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtse straatweg bij Huis de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	
Indiener 4		
4.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is onduidelijk in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>

	ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. - Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? - De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie. - Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. - De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	
4.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd 'Verkeersafwikkeling' staat op blz. 18-19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden. Ik verzoek de raad de bovengenoemde tekst in het ontwerp bestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst. “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door plan HoeveRijk zal de intensiteit nog verder kunnen toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een knip in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op biz 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtse straatweg bij Huis de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	
Indiener 5		
5.1	In uw ontwerpplan t.a.v. de nieuwbouw HoeveRijk zijn niet actuele plattegronden en situaties als basis gebruikt om o.a. de intensiteit van het wegverkeer op de Middelhoeve nu en in de toekomst weer te geven. De plattegronden en situaties zijn dusdanig verouderd dat op basis hiervan absoluut geen telling en meting mogelijk is.	<i>In de mobiliteitsscan die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen stonden een aantal onjuistheden. We hebben daarom een nieuwe mobiliteitsscan op laten stellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Daarnaast hebben we paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. De nieuwe mobiliteitsscan geeft een adequate beschrijving van de huidige en toekomstige situatie.</i>
5.2	Mijn slaapkamer grenst aan de Middelhoeve en ik voorzie nog veel meer geluidsoverlast en milieuvervuiling van verkeer dan nu al het geval is en ik vind het nu al bijna onacceptabel.	<i>Blokhoeve is een wijk in ontwikkeling. Doordat Blokhoeve niet in één keer als geheel ontwikkeld wordt neemt bij de realisatie van elk deelgebied het verkeer, en daarmee het geluid als gevolg van het verkeer, in de wijk toe. Enige vorm van geluid is overigens inherent aan het wonen aan een wijkontsluitingsweg in stedelijk gebied.</i> <i>In het verleden zijn er verschillende akoestische onderzoeken uitgevoerd voor deelgebieden in Blokhoeve. De ontwikkeling van Blok West is in deze onderzoeken steeds als uitgangspunt meegenomen. Uit de onderzoeken volgen akoestisch gezien geen belemmeringen. We zien dan ook geen reden om een nieuw akoestisch onderzoek voor heel Blokhoeve op te stellen.</i> <i>Wat betreft milieuvervuiling kunt u in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.3.4) lezen dat de ontwikkeling van de hele wijk Blokhoeve aangemerkt kan worden als een project dat 'niet in betekenende mate' van invloed is op de luchtkwaliteit. Blok West is slechts een klein onderdeel van Blokhoeve. De invloed van deze ontwikkeling op de luchtkwaliteit zal dan ook nihil zijn.</i>
5.3	Ook zal gekeken moeten worden naar het bouwverkeer dat (weliswaar tijdelijk) gebruik zal gaan maken van de Middelhoeve, ook hiervoor zal een oplossing moeten komen.	<i>Wat betreft de overlast tijdens de bouw wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld. Dit plan</i>

		<i>maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure, maar is gekoppeld aan de te verlenen omgevingsvergunningen. In het BLVC-plan staat welke overlast er misschien ontstaat tijdens de bouw en welke maatregelen worden genomen om de overlast zoveel mogelijk tegen te gaan. Enige tijdelijke overlast is echter inherent aan een bouwlocatie.</i>
5.4	Voor zowel het tijdelijke bouwverkeer als de algehele toename van verkeer in de Middelhoeve zou m.i. toegang via de lepenhoeve een betere oplossing zijn en een bussluis tussen Het Eiland en Het Blok/HoeveRijk.	<i>Een aantal jaar geleden is ervoor gekozen om de ontsluiting van het woondeel van Blokhoeve te scheiden van het bedrijvendeel. In dit kader is destijds een nieuwe aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan gerealiseerd. Bij een aansluiting van Blok West op de lepenhoeve zou er wel weer een menging van bedrijfs- en woonverkeer ontstaan. Dit is niet wenselijk. Daarnaast is de inrichting van Blok West dusdanig dat een aansluiting op de lepenhoeve met het huidige plan niet mogelijk is.</i> <i>Wat betreft de bussluis is het in het kader van de ontwikkeling van Blok West niet noodzakelijk om deze te realiseren. Dit valt dan ook buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
Indiener 6		
6.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is onduidelijk in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie. 4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>

6.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd “Verkeersafwikkeling” staat op blz 18-19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden. Ik verzoek de raad de bovengenoemde tekst in het ontwerp bestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst. “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door plan HoeveRijk zal de intensiteit nog verder kunnen toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een knip in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtse straatweg bij Huis de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>
-------------------	--	--

Indiener 7		
7.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het "ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West", plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is gestoeld op onduidelijke, niet correcte, uitgangspunten in het plan. Wat mij niet duidelijkheid is: 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft sinds augustus 2018 geen gescheiden rijbanen meer. De nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. De Green Village heeft er een 'glasshouse' bij gebouwd. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 5 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan en het daarbij behorende sluipverkeer dat voor veel extra vervoersbewegingen/overlast zorgt op de Middelhoeve? 3. Ik kan niet zien of de bestaande fietsdoorgang op de Akkerhoeve, richting de Green Village, blijft bestaan of dat dit in het plan ook een doorgaande autoweg wordt? Dat veroorzaakte in het verleden te veel sluipverkeer en gevaarlijke situaties. 4. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Dit is niet conform de huidige situatie. 5. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. 6. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>
7.2	Wat de verkeersdrukke is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd "Verkeersafwikkeling" staat op biz 18-19 de volgende tekst: "De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijk ontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de belendende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel."	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal noq acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Biilage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden, die daar ook slaapkamers hebben. Door plan HoeveRijk zal de verkeersintensiteit richting de Taludweg toenemen. In de opzet van Blokhoeve, 2005, was sprake van een knip tussen Het Eiland en Het Blok. Hierbij verzoek ik u deze knip/afsluiting voor gemotoriseerd verkeer uit te voeren. Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtse straatweg bij Huis de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	
7.4	Er kan een verbod komen bij de Taludweg en Symfonielaan voor vrachtwagens/werkverkeer/tractoren om de Middelhoeve als doorgaande weg te gebruiken.	<i>De Middelhoeve zelf maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan Blokhoeve Blok West. Of het al dan niet wenselijk is om een verbod in te voeren voor vrachtwagen/werkverkeer/tractoren valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
7.5	Ook is het erg jammer dat er, vanwege geluidsoverlast, van die hoge muren om Blok West gaan komen. Nu het NBC vernieuwd wordt had er overleg kunnen zijn over betere geluidsisolatie in de feestruimtes zodat de geluidsnorm voor een woonwijk niet wordt overschreden.	<i>Er komen geen hoge muren om Blok West. Enkel rondom de bestaande bowling komt een vrijstaand geluidsscherm met een hoogte van 10 meter. Op de overige locaties waar geluidsafschermende maatregelen noodzakelijk zijn, zijn deze opgenomen in het ontwerp van de bebouwing. Dit betreft dan de bebouwing aan de westzijde van het plangebied. Aan deze zijde is de aansluitende bebouwing ook al wat hoger. De noord- en oostzijde van het plangebied blijven relatief open. Overigens is bij de (ver)nieuwbouw van het NBC zorg gedragen voor betere geluidsisolatie. Dit verandert het uitgangspunt, om een klimcentrum, supermarkt/fitness en appartementen aan de westzijde van het plan te ontwikkelen, niet.</i>

Indiener 8		
8.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de in het plan onduidelijke toekomstige weginfrastructuur in de wijk Blokhoeve. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten: 1. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de huidige aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt deze weg inderdaad (weer) te vervallen? Wordt de situatie weer zoals tien jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? Dit zou erg onwenselijk zijn, aangezien er dan ook door bezoekers aan het bedrijventerrein (weer) in de woonwijk Blokhoeve geparkeerd kan worden. Bovendien was er eerder last van sluiptverkeer door de wijk, wat bij de actuele wegstructuur niet meer het geval is. 2. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca tien jaar geleden. Nog exclusief de genoemde aanpassingen van de wegen, nog zonder verkeersaantallen van de nieuwe wijk Vlierhoeve en ook zonder verkeer van de inmiddels gebouwde kavels. 3. De plattegronden in de Mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. In de actuele weginrichting heeft de Middelhoeve geen gescheiden rijbanen. Verder valt op dat het gedateerde tekeningen gebruikt zijn. Ook in de tekst van de Mobiliteitsscan staan meerdere onjuistheden, bijvoorbeeld in paragraaf 2.4 Wegenstructuur Blokhoeve zowel in de tekst, als ook een inmiddels verouderde foto van de oude inrichting van de Middelhoeve. 4. Ook in bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan figuur 3.1 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van tien jaar geleden opgenomen. Dit is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Tweezijdige ontsluiting is prettig om verkeersopstopping te voorkomen. Bijvoorbeeld een extra ontsluiting via een (enkel voor bewoners toegankelijke) weg vanaf het bedrijventerrein naar HoeveRijk.	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>
8.2	De onzorgvuldigheid van de documenten geeft geen vertrouwen met betrekking tot de kwaliteit van de uitwerking en realisatie van de plannen. De actuele en verwachte toekomstige verkeersdrukte in de nieuwe situatie (inclusief de nieuwe wijk HoeveRijk) in de wijk Blokhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. Een nulmeting van (en communicatie over) de actuele verkeersaantallen en een realistische prognose over de nieuwe verkeersaantallen, is mijns inziens nodig om de impact van de nieuwe wijk goed inschatten en hier op te anticiperen.	<i>Zoals in de beantwoording bij zienswijze 8.1/2.5 aangegeven is er een nieuwe mobiliteitsscan opgesteld. In deze nieuwe mobiliteitsscan zijn actuele verkeersgegevens (uit tellingen en data van verkeerslichten) opgenomen. Voor de berekening van de nieuwe verkeersaantallen is gebruik gemaakt van CROW-kencijfers.</i>
8.3	Tenslotte wil ik u meegeven dat het voor veel bewoners in Blokhoeve onwenselijk is indien in de toekomst een knip in de Middelhoeve wordt gelegd voor gemotoriseerd verkeer. Het is prettig om de woonwijk Blokhoeve aan twee kanten te kunnen verlaten.	<i>In het kader van de ontwikkeling van Blok West is een zogenaamde knip in de Middelhoeve niet noodzakelijk. Daarnaast is de wijk Blokhoeve dusdanig ontworpen dat de wijk via twee zijden ontsloten wordt. Aan de noordzijde via de Taludweg en aan de zuidzijde via de Symfonielaan. Aan de zuidzijde is de aansluiting op de Symfonielaan enkele jaren geleden gescheiden van de ontsluiting van het bedrijvengedeelte van</i>

		<i>Blokhoeve. Dit is gedaan om het (doorgaand) bedrijfsverkeer buiten het woongebied Blokhoeve te brengen en te houden.</i> <i>De wenselijkheid van een knip in de Middelhoeve staat los van enkel de ontwikkeling van Blok West en valt daarmee buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
Indiener 9		
9.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is onduidelijk in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie. 4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>
9.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd "Verkeersafwikkeling" staat op blz 18-19 de volgende tekst: "De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel."	<i>Deze zienswijze komt grotendeels overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i> <i>Wat betreft de overlast tijdens de bouw wordt een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld. Dit plan maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure, maar is gekoppeld aan de te verlenen omgevingsvergunningen. In het BLVC-plan staat welke overlast er misschien ontstaat tijdens de bouw en welke maatregelen worden genomen om de overlast zoveel mogelijk tegen te gaan. Enige tijdelijke overlast is echter inherent aan een bouwlocatie.</i>

	Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat. - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - De slaapkamers van ondergetekende liggen direct aan de Middelhoeve waar ook de stoplichten zijn. En dan niet alleen geluid als ook vervuiling (fijnstof) - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden. - Wij vrezen ook weer voor de overlast van bouwverkeer wat zeker weer de afslag Taludweg naar de Middelhoeve zal nemen en dit is bij de ontwikkeling van het Eiland en het blok al zeer ernstig geweest. Een bord verboden voor vrachtverkeer helpt niet, om 6 uur in de ochtend denderen de vrachtwagens al onder ons raam langs. Ik verzoek de raad de bovengenoemde tekst in het ontwerp bestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst. “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door plan HoeveRijk zal de intensiteit nog verder kunnen toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een knip in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtse straatweg bij Huis de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	
Indiener 10		
10.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plandeel Hoeverijk. Het bezwaar heeft betrekking op de mogelijk verhoogde verkeersdruk op de Middelhoeve. De huidige Middelhoeve is een drukke straat waar ook fietsers en voetgangers veelvuldig de stoep gebruiken en de bewoners van het appartement vaak bijna aangereden worden als ze het appartement uitkomen. Wij maken bezwaar op het bestemmingsplan omdat het erop lijkt dat de berekening van de verkeersdruk plaats heeft	<i>In de mobiliteitsscan die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen stonden een aantal onjuistheden. We hebben daarom een nieuwe mobiliteitsscan op laten stellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Daarnaast hebben we paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.</i> <i>In de nieuwe mobiliteitsscan zijn actuele situatietekeningen opgenomen. De huidige</i>

	gevonden met gebruik van verouderde/foutieve informatie. Bovendien maken wij ons zorgen dat de verkeersdruk nog hoger wordt dan deze al is en grenzen van een (30 km) woonwijk gaat overschrijden. In de tekeningen op basis waarvan de beoordeling plaats heeft gevonden, zien wij gescheiden rijbanen voor het appartement. Inmiddels is het een doorgaande weg met drempels geworden (in de volksmond ook wel de “Drempelhoeve” genoemd), welke vanaf de Taludweg loopt en is aangesloten via een eigen uitgang aan de Symfonielaan. Dit gaat toch niet veranderen door de nieuwe plannen? Ook zijn er verschillende wijkdelen al gerealiseerd die op dit moment nog ontbreken. Het lijkt erop dat alle berekeningen gedaan zijn op basis van informatie die al meer dan 10 jaar geleden is veranderd. Wij vragen dus met klem om een nieuwe verkeersscan uit te voeren en te bepalen of de verkeersdruk niet over de normen heen gaat. Mocht het wel over de normen gaan, hopen wij dat de gemeente wil nadenken over een andere oplossing, waarbij de wijkdelen gescheiden van elkaar, of de nieuwe wijk via een andere route aan de buitenwereld ontsloten wordt.	<i>situatie van de wijk is het uitgangspunt. Er is dus geen sprake van het verdwijnen van de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan en het terugbrengen van de scheiding van rijbanen op de Middelhoeve. Ook de bestaande fietsdoorgangen in de wijk blijven bestaan. Daarnaast is in figuur 1 van de nieuwe mobiliteitsscan te zien dat er voor Blok West een tweede (calamiteiten-)ontsluiting komt.</i> <i>Uit de nieuwe mobiliteitsscan volgt dat de intensiteiten op de Middelhoeve (na de realisatie van Blok West) ruim onder de kritische drempelwaarde van de weg (4.000 – 5.000 mvt/etmaal) blijven. Na realisatie van Blok West zijn de intensiteiten bij de kruising Middelhoeve-Taludweg 2.850 motorvoertuigen per etmaal en bij de kruising Middelhoeve-Symfonieweg 1.950 motorvoertuigen per etmaal.</i>
Indiener 11		
11.1	Geschokt na het inzien van het voorgestelde ontwerp bestemmingsplan van de gemeente voor Blokhoeve Blok West. Indien de voorgeschotelde plannen worden goedgekeurd, zie ik, als bewoner van een hoekappartement op de kruising van Taludweg/Middelhoeve/Veldhoeve, een toekomst met een verdubbeling van stationair verkeer met draaiende motor en optrekkend verkeer exact onder mijn slaapkamerramen. Hierdoor zal mijn woongenot aanmerkelijk verder afnemen. Diverse doorgevoerde wijzigingen in recente jaren hebben reeds een enorm impact gehad op de geluidsoverlast, zoals b.v. de aanleg van de vele verkeersdrempels. Hoewel dit mogelijk een positieve invloed heeft betreffende verkeersveiligheid, is eveneens hierdoor de geluidsoverlast toegenomen. Het blijkt dat menig chauffeur het noodzakelijk acht om voor een verkeersdrempel af te remmen en daarna snel gas te geven, om bij de volgende drempel weer te remmen, gas te geven, etc. Ik heb een mooi appartement met een heerlijk balkon, maar hiervan geniet ik de laatste jaren in veel mindere mate - vanwege de toegenomen geluidsoverlast. M.a.w. een verdere inlevering van woongenot. Uiteraard heb ik begrip voor het feit dat er verdere ontwikkeling van de wijk Blokhoeve Noord noodzakelijk is, maar ik vind het verbazingwekkend dat er, gezien het ingediende ontwerp weinig empathie is voor het woongenot van de huidige bewoners van deze wijk.	<i>In de mobiliteitsscan die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen stonden aantal onjuistheden. We hebben daarom een nieuwe mobiliteitsscan op laten stellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Daarnaast hebben we paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.</i> <i>In de nieuwe mobiliteitsscan kunt u lezen dat er geen sprake zal zijn van een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen. Wel zal het aantal verkeersbewegingen op de Middelhoeve toenemen. Echter, het is altijd al de bedoeling geweest dat ook in het deelgebied Blok West woningen komen. De verkeerssituatie in de wijk is hierop ingericht en ook in de verschillende onderzoeken die door de jaren heen zijn uitgevoerd is dit steeds het uitgangspunt geweest. Daarnaast blijkt uit de nieuwe mobiliteitsscan dat de intensiteiten op de Middelhoeve, na de realisatie van Blok West, ruim onder de kritische drempelwaarde van de weg blijven. Dat neemt niet weg dat de situatie na de realisatie van Blok West anders zal zijn dan de huidige situatie. Dat is inherent aan het wonen in een wijk die nog in ontwikkeling is.</i> <i>De wijzigingen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd, en dan met name de herinrichting van de Middelhoeve, zijn uitgevoerd op verzoek van en in afstemming met bewoners.</i>

11.2	Het lijkt mij een logische stap om de toegang tot Blokhoeve Blok West via de Iepenhoeve te laten geschieden. In dit geval zal de toename van verkeer geen impact hebben op een enkele woonwijk.	<i>Een aantal jaar geleden is ervoor gekozen om de ontsluiting van het woondeel van Blokhoeve te scheiden van het bedrijvendeel. In dit kader is destijds een nieuwe aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan gerealiseerd. Bij een aansluiting van Blok West op de Iepenhoeve zou er wel weer een menging van bedrijfs- en woonverkeer ontstaan. Dit is niet wenselijk. Daarnaast is de inrichting van Blok West dusdanig dat een aansluiting op de Iepenhoeve met het huidige plan niet mogelijk is. Gezien voorgaande is een ontsluiting van Blok West via de Iepenhoeve niet aan de orde.</i>
11.3	Verder verzoek ik de Raad om een knip/bussluis te overwegen bij het Eiland of het Blok, toegang verstrekend aan aanwonend verkeer en nood/hulp-diensten, om sluipverkeer te voorkomen. Hierdoor kan de verkeers- en geluidsoverlast worden beperkt tot het huidige niveau.	<i>In het kader van de ontwikkeling van Blok West is het niet noodzakelijk om een knip/bussluis te realiseren. Of dit al dan niet wenselijk is valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
Indiener 12		
12.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Tevens wordt in het plan niet overtuigend beschreven hoe de hitte-stress tegengegaan wordt, met name in de omgeving van de “geluidwerende bouwsels”. Er is onduidelijkheid betreffende de huidige en de toekomstige verkeersstromen; dit wordt veroorzaakt door de volgende punten. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Deze is niet conform de huidige situatie, waarbij de wijk al veel verder met bebouwing is ontwikkeld. Tevens worden in deze berekeningen geen rekening gehouden met de geplande toekomstige bebouwing op het Eiland en Het Blok. 4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Dit is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>
	6. Tijdens de introductie van het uitbreidingsplan “Het Eiland” in de wijk Blokhoeve zou dit een rustige villawijk worden, omgeven door water met een groot	<i>Blokhoeve is een wijk in ontwikkeling. Het is altijd al de bedoeling geweest om ook Blok West te</i>

	park. Door de ontwikkeling van Blokhoeve-Zuid, en de ontsluiting van dit woongebied, is er weinig meer over van de “rustige villawijk”.	<i>realiseren. Ten tijde van de realisatie van ‘Het Eiland’ was dit bekend.</i>
12.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd “Verkeersafwikkeling” staat op blz. 18-19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middel hoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Deze verruiming van de regels is absoluut laakbaar en geenszins acceptabel. Ik maak bezwaar tegen deze geplande ontwikkeling omdat, - De scheiding van rijrichting niet bestaat, - Deze wijkontsluitingsstraat niet geschikt is, en ook niet oorspronkelijk bedoeld is voor zo’n grote verkeerslast, mede gezien de grote hoeveelheid woningen direct aan de straat, - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat, - De huidige verkeersintensiteit door aanwonenden als belastend wordt ervaren, - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de (geluid)overlast voor aanwonenden. Ik verzoek de raad de bovengenoemde tekst In het ontwerp bestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst. “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale Intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door plan HoeveRijk zal de intensiteit nog verder kunnen toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een knip in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz. 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip In de Utrechtse straatweg bij	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	Huis de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden.	
12.4	Tevens wordt in het plan niet overtuigend beschreven hoe de hitte-stress tegengegaan wordt, met name in de omgeving van de “geluidwerende bouwsels”. Deze bouwsels staan voor een groot deel zongericht, waardoor hitte stress een groot risico is in de buurt van de sociale huurwoningen, de bowlingbaan en de hoge geplande klimhal. Ik zie graag een plan om deze hittestress zoveel mogelijk de reduceren.	<i>Zowel in het bebouwde als het onbebouwde deel van Blok West is rekening gehouden met het tegengaan van hittestress. Dit komt tot uitdrukking in de inrichting van de openbare ruimte en de gebouwde omgeving. Om de hittestress in beeld te brengen is een klimaatstresstest uitgevoerd. Deze klimaatstresstest is toegevoegd aan paragraaf 4.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan en is tevens als bijlage bij het bestemmingsplan (bijlage 8) opgenomen.</i>
12.5	Daarnaast is in het plan geen aandacht voor het uitlaten van huisdieren. Het park aan de noordzijde van dit plan is verboden voor huisdieren. Gezien het gebruik van het park recreatief, sportief en kindvriendelijk zal de uitsluiting van huisdieren noodzakelijk blijven. In dit ontwerp hoort dus ook aandacht en ruimte gegeven te worden aan uitlaatplaatsen en looproutes voor huisdieren.	<i>In een stedelijk gebied als Nieuwegein is de ruimte beperkt. Daarnaast is het geen recht om uw huisdier in de directe nabijheid vrij los te kunnen laten lopen. Wel zijn er genoeg rondjes in de wijk te lopen om uw huisdier uit te laten. Er is geen aanleiding om specifiek in Blok West een uitlaatplaats toe te voegen.</i>
Indiener 13		
13.1	Hierbij dien ik mijn zienswijze in tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Mijn zienswijze heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is onduidelijk in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie. 4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>
13.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen).	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd “Verkeersafwikkeling” staat op blz 18-19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Mijn zienswijze ten aanzien van bovenstaande tekst is als volgt: - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden. Mijn inziens moet er een nieuw onderzoek en plan plaats vinden op grond van de daadwerkelijke situatie in Blokhoeve. Ook dient er ook gekeken te worden naar (andere) maatregelen om de intensiteit in de Middelhoeve te voorkomen. Deze moeten mijn inziens plaats vinden bij HoeveRijk (twee toegangswegen in plaats van één toegangsweg) en niet bij de Middelhoeve. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	
Indiener 14		
14.1	Namens ondergetekende bewonersgroep wonende aan de Vlierhoeve te Nieuwegein dienen wij gezamenlijke zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan Blokhoeve Blok West – HoeveRijk. <i>Inleiding – geen knip op de Middelhoeve</i> Van 12 december 2023 tot en met 22 januari 2024 ligt het ontwerpbestemmingsplan Blokhoeve Blok West met de bijbehorende stukken ter inzage. Van 12 december 2023 tot en met 22 januari 2024 kunnen belanghebbenden zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen bij de gemeenteraad van Nieuwegein. In verschillende nieuwsberichten, waaronder het Ad, is openbaar gepubliceerd dat de heer Jos Caarls “zich zorgen maakt over de komst van een nieuwe woonwijk in verband met het verkeer”. Gelijk aan deze zorgen wordt gesproken over een	<i>Het bestemmingsplan ziet op de realisatie van deelgebied Blok West. In het kader van de ontwikkeling van Blok West is een zogenaamde knip in de Middelhoeve niet noodzakelijk. Of dit al dan niet wenselijk is valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>

'knip' dan wel een verkeersafschieding tussen Blokhoeve noord en zuid op de straat Middelhoeve.

Met deze zienswijze willen wij gezamenlijk de gemeenteraad de overtuiging geven dat een 'knip' in de Middelhoeve onaanvaardbaar is voor ons. Hiermee willen wij kenbaar maken dat de gepubliceerde plannen zonder een dergelijke 'knip' wel geaccepteerd zijn door ons.

Veiligheid niet gewaarborgd bij 'knip'

Bewoners aan de Vlierhoeve, en tevens de Peppelhoeve, hebben op dit moment twee ontsluitingswegen. Dit geldt ook voor de bewoners aan de noordzijde van Blokhoeve. Via de Taludweg aan de noordzijde en via de Middelhoeve richting de Symfonielaan in aan de zuidkant. Zoals afgebeeld in onderstaande afbeelding zijn deze twee ontsluitingswegen gewaarborgd in de gepubliceerde plannen:



Ten eerste dienen de twee ontsluitingen het belang voor de bewoners zelf om aan beide zijden de wijk uit te kunnen. Indien er aan de Taludweg dan wel de Symfonielaan een verkeersstremming is, zoals door een mogelijk ongeluk bij de tram, dan wel een omleiding via de Taludweg, hebben alle bewoners een alternatieve ontsluiting. Door een knip op de Middelhoeve hebben de bewoners een enkele ontsluiting via de Symfonielaan. Dit maakt de wijk kwetsbaar voor verkeersstremmingen, waardoor bewoners geen kant meer op kunnen.

Voor werk of overige reizen is dit vervelend, maar wanneer er een noodsituatie is en hulpdiensten ter plaatse moeten komen of een bewoner zelf met spoed naar het ziekenhuis moet is een enkele ontsluiting via de Symfonielaan zeer kwetsbaar en uit veiligheidsoogpunt onaanvaardbaar. De wijk is zeer gemengd, van hulpbehoevende ouderen tot inwoners met jonge kinderen, waardoor twee ontsluitingswegen noodzakelijk zijn.

Verkeersdruk neemt juist toe door 'knip'

Gedacht kan worden dat de Middelhoeve een weg voor sluipverkeer is en dat een 'knip' een zijdelings effect kan hebben dat de weg rustiger wordt. Wij willen u kenbaar maken dat de weg niet wordt gebruikt door sluipverkeer. De bewoners aan de sloot tegen de Middelhoeve (straat) geven hierbij aan dat de verkeersdruk en overlast door voorbijgaand verkeer zeer minimaal is.

Door een knip krijgen de nieuwe bewoners van HoeveRijk, de bewoners aan de Vlierhoeve en eventueel de bewoners aan de Peppelhoeve juist meer verkeersdruk en overlast. Als er één ontsluitingsweg is, zijn alle bewoners aan de HoeveRijk en de Vlierhoeve genoodzaakt om via dezelfde ontsluitingsweg de wijk uit te rijden. Dit maakt juist dat er onaanvaardbare verkeersdruk

	en overlast komt voor onder andere de bewoners aan de sloot tegen de Middelhoeve weg. Het maken van een 'knip' zou dan ook enkel vermeende verkeersbewegingen verminderen voor de noordzijde van Blokhoeve en alle verkeersdruk aan de zuid kant leggen. Wij willen u dan ook de belangenafweging mee geven dat het verdelen van de verkeersbewegingen voor een ieder gelijke verkeersdruk dan wel overlast mee brengt. Het neerleggen van álle verkeersbewegingen aan één zijde maakt de belangenafweging van het gepubliceerde plan onevenredig en daarmee het maken van een eventuele 'knip' onaanvaardbaar en onrechtmatig. Hierbij willen wij het vergelijken maken met de woningen in Hoef en Haag. In deze nieuwbouwwijk was er bij de oplevering één ontsluitingsweg. Hierdoor ontstonden er dagelijks verkeersstremmingen bij het vertrek naar werk en de aankomst van werk. Dit was de zogenoemde 9 tot 5 verkeersproblematiek. Bewoners stonden al gelijk in de file in hun eigen wijk bij het vertrek naar werk en opnieuw bij aankomst van werk. Dit willen wij voorkomen, waardoor twee ontsluitingswegen gewenst en noodzakelijk zijn. <i>'Knip' is tevens ongewenst voor handhaving en politie</i> Het maken van een 'knip' op de Middelhoeve is gelijkelijk ongewenst voor de inzet van de politie en handhaving van de gemeente. Er zijn in de afgelopen tijd veel auto inbraken geweest en er wordt regelmatig politie inzet gepleegd aan de zijde van de Peppelhoeve. Indien de politie inzet pleegt en er een aanhouding noodzakelijk is, kan een voortvluchtige door een 'knip' voor het verkeer op de Middelhoeve eenvoudig vluchten via de 'knip'. De politie en overige hulpdiensten zijn dan genoodzaakt om via de Symfonielaan om te rijden ofwel te voet verder te gaan. Ook dit is vanuit veiligheidsoogpunt onaanvaardbaar. <i>Conclusie</i> Concluderend willen wij op grond van het bovenstaande aan u kenbaar maken dat door een 'knip' voor verkeer op de Middelhoeve alle bewoners aan HoeveRijk, Vlierhoeve en Peppelhoeve in een beknelde positie komen als er een noodsituatie is. Dit geldt voor de inzet van ambulances, brandweerwagens, politie, handhaving en eigen vervoer van bewoners. Wij willen u ook vanuit het oogpunt van verkeersdruk vragen om een eventuele overweging van het maken van een 'knip' voor niet mee te nemen in het plan en uw gepubliceerde plan te volgen, zoals afgebeeld met twee ontsluitingswegen.	
Indiener 15		
15.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West zoals dat door u is gepubliceerd, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve en het ontbreken van een alternatief voor het huidige gebruik van een deel van het plangebied HoeveRijk zijnde vrije hondenuitlaat. Deze zijn onduidelijk of ontbreken in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten.	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>

	1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met een aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie, ook is het niet duidelijk of toekomstige bebouwing aan de Akkerhoeve en de Edge2 is meegenomen in de opstelling. 4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden weergegeven. Deze is niet actueel en zie ook de opmerking over de toekomstige bebouwing bij punt 3. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten? Waar is de tweede ontsluiting?	
15.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is hierdoor onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd "Verkeersafwikkeling" staat op blz 18-19 de volgende tekst: "De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel." Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat a. De scheiding van rijrichting niet bestaat. b. De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat c. De huidige belasting door aanwonenden al als belastend wordt ervaren. d. Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk zonder verdere verkeersmaatregelen de	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	verkeersbelasting verder zal toenemen en daarmee de overlast voor aanwonenden. e. Er wordt een hogere verkeersintensiteit genoemd aan de kant van de Taludweg maar niet aan de kant van de Symfonielaan in de huidige situatie, het deel 50 km/h, hier is de situatie nu al gevaarlijk door een onoverzichtelijke scherpe bocht en de twee op de weg gelegen fietsstroken zodat tegengestelde auto's elkaar niet kunnen passeren en dit tot gevaarlijke situatie aanleiding geeft. Ik verzoek de raad om het bestemmingsplan met betrekking tot de verkeersafhandeling zodanig aan te passen dat alle stukken actueel zijn, er in de stukken rekening wordt gehouden met alle toekomstige bebouwing en alle wegen met de juiste intensiteiten worden weergegeven. De verwachting is dat de verkeersintensiteit voor de Middelhoeve boven het gebruikelijke acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal uitkomt met als gevolg meer uitstoot en etmaalgeluidsbelasting, ik verzoek dan ook om direct maatregelen in het bestemmingsplan op te nemen die hogere verkeersintensiteiten als het genoemde acceptabel maximum te voorkomen.	
15.3	Door het realiseren van HoeveRijk vervalt er een onofficieel honden uitlaatgebie dat nu intensief wordt gebruikt, in het bestemmingsplan wordt hiervoor zowel binnen als buiten het plangebied geen alternatief geboden, het aanpalende Blokhoeve park dat volledig verboden is voor honden wordt nu al geplaagd door overlast van honden en de verwachting is dat dit zal toenemen bij het ontbreken van een voldoende alternatief. In de praktijk blijkt dat handhaven tot nu toe onmogelijk is gebleken. Ik verzoek de raad dan ook om binnen of in de nabijheid van het plangebied een vervangend honden uitlaatgebie aan te wijzen, waarbij ik tevens opmerk dat in de toekomst het officiële honden uitlaatgebie aan de Akkerhoeve door bebouwing ook komt te vervallen.	<i>In een stedelijk gebied als Nieuwegein is de ruimte beperkt. Daarnaast is het geen recht om uw huisdier in de directe nabijheid vrij los te kunnen laten lopen. Wel zijn er genoeg rondjes in de wijk te lopen om uw huisdier uit te laten. Er is geen aanleiding om specifiek in Blok West een uitlaatlplaats toe te voegen.</i>
Indiener 16		
16.1	Hiermee maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Blokhoeve Blok West, het plan HoeveRijk. Het bezwaar heeft betrekking op de verkeersafhandeling via de Middelhoeve. Deze is onduidelijk in het plan. De onduidelijkheid wordt veroorzaakt door de volgende punten. 1. De plattegronden in de mobiliteitsscan (Bijlage 06 gedateerd 11 april 2022) zijn niet actueel. De Middelhoeve heeft geen gescheiden rijbanen, de nog openstaande kavels zijn allang bebouwd, HoeveRijk ontbreekt, de wijzigingen van de sportschool, de Aldi en het klimcentrum ontbreken. 2. Op de plattegrond (Bijlage 06, figuur 1) ontbreekt de aansluiting van de Middelhoeve op de Symfonielaan. Komt die inderdaad te vervallen? Wordt de situatie weer zoals 10 jaar geleden met maar één aansluiting op de Symfonielaan? 3. De mobiliteitsscan in Bijlage 6 bijlage H heeft betrekking op de situatie van ca 10 jaar geleden. Is niet conform de huidige situatie.	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.5. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5.</i>

	4. Bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan fig. 3 Etmaalintensiteiten wegverkeer is de wegenstructuur van 10 jaar geleden. Is niet actueel. 5. De wijk HoeveRijk heeft 190 woningen en maar één ontsluiting (naar de Middelhoeve). Moeten er niet twee ontsluitingen zijn voor hulpdiensten en dagelijks verkeer? Waar is de tweede ontsluiting?	
16.2	Wat de verkeersdruk is en wat die wordt op de Middelhoeve is onduidelijk door de bovengenoemde punten. De vrees is dat die boven het acceptabele maximum van 2000 mvt/etmaal komt (mvt = motorvoertuigen). In hoofdstuk 4.2.1 Planopzet onder het subhoofd “Verkeersafwikkeling” staat op blz. 18-19 de volgende tekst: “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. De wegen binnen Blokhoeve hebben voldoende breedte en capaciteit om de verkeersintensiteiten op werkdagen af te kunnen wikkelen. De Middelhoeve is een wijkontsluitingsstraat binnen de 30 km/uur zone, is breder vormgegeven en heeft zelfs gedeeltelijk een scheiding van rijrichting. Deze straat kan daarom meer verkeer aan dan de aantakende woonstraten. Intensiteiten van 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal op het drukste samenkomende deel aan de zijde van de Taludweg zijn nog acceptabel.” Hier staat dat voor een 30 km/uur weg een maximale verkeersintensiteit van 2000 mvt/etmaal acceptabel is maar dat voor de Middelhoeve als wijkontsluitingsstraat 4000 tot 5000 mvt/etmaal nog acceptabel is. Ik maak bezwaar tegen deze tekst omdat - de scheiding van rijrichting niet bestaat. - De huidige belasting van max 3200 mvt/etmaal (volgens Bijlage 06 de Mobiliteitsscan bijlage H) al boven de 2000 grens uitgaat - De huidige belasting door aanwonenden als belastend wordt ervaren. - Gevreesd wordt dat door realisatie van HoeveRijk de verkeersbelasting verder zal toenemen (bouw en sluipverkeer) en daarmee de overlast voor aanwonenden. Ik verzoek de raad de bovengenoemde tekst in het ontwerp bestemmingsplan te schrappen en te vervangen door de volgende tekst. “De interne wegenstructuur van Blokhoeve betreffen 30 km/uur wegen. In de praktijk worden in dergelijke 30 km/uur zones maximale intensiteiten van circa 2.000 mvt/etmaal acceptabel bevonden. Bij verkeersmetingen in het verleden is gebleken dat de verkeersintensiteit nu al boven die grens komt. Door plan HoeveRijk zal de intensiteit nog verder kunnen toenemen. Er moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen zoals een knip in de Middelhoeve voor gemotoriseerd verkeer.” Ook in de adviezen van de mobiliteitsscan (Bijlage 06) wordt de volledige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Middelhoeve al genoemd (advies 1 op blz. 13). Die knip kan uitgevoerd worden zoals de knip in de Utrechtse straatweg bij	<i>Deze zienswijze komt overeen met zienswijze 2.6. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.6.</i>

	Huls de Geer zodat aanwonend verkeer er wel doorheen kan rijden. Ik stel voor om het ontwerp bestemmingsplan in die zin te wijzigen.	
Indiener 17		
17.1	Op basis van de ter inzage liggende stukken stuur ik u hierbij mijn zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan voor Blokhoeve Blok West. <i>Verouderde / gedateerde onderzoeken en uitgangspunten</i> De diverse onderzoeken die ter grondslag liggen aan de ontwerpbestemmingsplan zijn gedateerd. Enkele onderzoeken zijn geactualiseerd, maar blijkt dat verouderde uitgangspunten zijn gehanteerd. In bijlage 6 "Mobiliteitsscan Blokhoeve" wordt in hoofdstuk 3 verwezen naar verkeersstellingen en gesprekken met exploitanten uit 2008! Dat is inmiddels 16 jaar geleden. Het lijkt mij dat deze onderzoeken geen reëel beeld meer geven van de huidige situatie. Daarnaast is nog gebruik gemaakt van het Regionaal Verkeersmodel van de regio Utrecht (VRU 3.0 / Provincie Utrecht), terwijl al per 1 oktober 2018 het verkeersmodel VRU 3.4 in gebruik is genomen. Conform artikel 16.5 van de Omgevingswet (ingangsdatum 1-1-2024, voorheen artikel 3.1.1 van het Besluit Ruimtelijke ordening. Deze is per 1-1-2024 komen te vervallen) moeten de rapporten met gegevens, onderzoeken of inventarisaties die worden gebruikt niet ouder zijn dan twee jaar of er moet onderbouwd worden dat de gegevens nog actueel zijn. Dit is mijn inziens niet het geval bij diverse rapporten. Hierbij het verzoek om alle gedateerde onderzoeken en uitgangspunten te actualiseren, zodat we een reëel beeld kunnen vormen van de werkelijke impact van het ontwerpbestemmingsplan op de leefbaarheid in de wijk Blokhoeve, zowel in als rondom onze woning. Het actualiseren van de Mobiliteitsscan heeft tevens impact op diverse andere onderzoeken, waar de resultaten en bevindingen van de Mobiliteitsscan als uitgangspunt zijn gehanteerd. Ook geldt voor onder andere het akoestische onderzoek dat door de brand in het NBC de vormgeving van het nieuwe gebouw effect heeft op gepresenteerde onderzoeksresultaten.	<i>U merkt terecht op dat verschillende onderzoeken die zijn opgenomen bij het bestemmingsplan ouder zijn dan twee jaar. Voor een groot deel van de onderzoeken zijn de uitgangspunten echter nog steeds hetzelfde waardoor ze nog steeds actueel zijn. Een actualisatie van deze onderzoeken is dus niet aan de orde. Wel hebben we in de toelichting van het bestemmingsplan per onderzoek, ouder dan twee jaar, een motivatie toegevoegd dat het onderzoek nog actueel is.</i> <i>Wat betreft de verkeersafwikkeling hebben we een nieuwe mobiliteitsscan laten opstellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan) en hebben we paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. Daarnaast hebben we de onderzoeken die gebruik maken van de mobiliteitsscan geactualiseerd (zie bijlage 13, 14 en 20 bij de toelichting van het bestemmingsplan).</i>
17.2	<i>Toename verkeersintensiteiten Middelhoeve</i> Als bewoner van de Middelhoeve maak ik mij zorgen om de toename van de verkeersintensiteiten op de Middelhoeve, De toename van verkeer resulteert in extra geluidsoverlast en trillinghinder door de aanwezigheid van de drempels en kruispuntplateaus op de Middelhoeve. Tevens is te verwachten dat de toename van het verkeer resulteert in een verslechtering van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de Middelhoeve en de aansluitende wegen. Belangrijk uitgangspunt in de Mobiliteitsvisie is de huidige wegenstructuur en dan voornamelijk de inrichting van de Middelhoeve (Paragraaf 2.4 Wegenstructuur Blokhoeve en 4.3 Verkeersintensiteiten interne wegen Blokhoeve). In paragraaf 2.4 wordt het volgende aangegeven "Het is onaantrekkelijk gemaakt om via de Middelhoeve rechtstreeks van Het Blok op De Lamellen te komen. Hiervoor is de wegenstructuur zo ontworpen dat niet in een rechte lijn via de Middelhoeve van	<i>Blokhoeve is een wijk in ontwikkeling. Doordat Blokhoeve niet in één keer als geheel ontwikkeld wordt neemt bij de realisatie van elk deelgebied het verkeer toe. Dit is inherent aan het wonen in stedelijk gebied. Het gaat erom dat deze toename (vanuit veiligheid of geluid) niet onacceptabel wordt. In het verleden zijn er daarom al verschillende onderzoeken uitgevoerd om de woningen in de deelgebieden (anders dan Blok West) mogelijk te maken. In deze onderzoeken is de ontwikkeling van Blok West steeds als uitgangspunt meegenomen. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen sprake is van een onacceptabele situatie.</i> <i>In de mobiliteitsscan die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen</i>

	Het Eiland naar De Lamellen gereden kan worden. Dat vermindert: 1. dat bezoekers van Het Blok via De Lamellen en Het Eiland rijden; 2. dat bewoners van De Lamellen / Het Eiland via Het Blok rijden; 3. dat bezoekers van de congressen/beurzen parkeren op Het Eiland/De Lamellen en Blok Oost/West. Waarbij in paragraaf 4.3 het volgende staat vermeld: Er is een barrière (as verspringing) aanwezig op Het Eiland. Dit is geen harde knip, maar ontmoedigt wel om vanuit het Blok naar de Taludweg te rijden. Desondanks is aangenomen dat een deel van het woonverkeer toch gebruik maakt van de mogelijkheid om via Het Eiland te rijden. Verkeer van en naar de overige functies in het plangebied doen dit niet, met uitzondering van verkeer behorend bij de voorzieningen op Het eiland. De verschillende woongebieden in het plangebied zijn grofweg opgesplitst en het verkeer verdeelt op de hoofdroute (Middelhoeve). "Bovenstaande uitgangspunt is sinds 2018 niet meer actueel, doordat de Middelhoeve is heringericht. (Volgens de vigerende gegevens op de internetsite https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de- kaart/ is het huidige bestemmingsplan voor de Middelhoeve destijds niet aangepast. De rijbaan is gelegen ter plaatste van de bestemming 'Groen'). De Middelhoeve is nu ingericht als één rechte weg. De huidige inrichting draagt niet bij aan het ontmoedigen van het doorgaande verkeer. Daarmee kan worden gesteld dat de gewijzigde inrichting zorgt voor een zwaardere verkeersbelasting / hogere verkeersintensiteiten op de Middelhoeve dan wordt gepresenteerd in de Mobiliteitsscan. Dit resulteert in extra geluidsoverlast en trillinghinder. Daarnaast heeft dat invloed op de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de Middelhoeve en aansluitende wegvakken. Allereerst willen we u verzoeken om de Mobiliteitsscan te actualiseren op basis van onder andere de laatste uitgangspunten en de nieuwe inrichting van de Middelhoeve. Daarbij willen we graag een duidelijk beeld krijgen wat de beoogde impact van de ontwikkeling van Het Blok West is op de verkeersintensiteiten op de Middelhoeve en of de interne wegenstructuur deze goed kan verwerken. In de Mobiliteitsscan wordt zeer duidelijke adviezen gegeven, waaronder "Het ontmoedigen voor doorgaand verkeer via Het Eiland (met de as-verspringing op de Middelhoeve), zal gemonitord moeten worden door de gemeente Nieuwegein. Indien overlast ondervonden wordt wegens doorgaand verkeer en/of overlast door uitwijken van parkeerverkeer van Het Blok naar de woonwijken op het Eiland of de Lamellen, bestaat de mogelijkheid om een volledige afsluiting voor het gemotoriseerd verkeer te realiseren op Het Eiland. Kunt u aangeven wat u concreet gaat doen met deze adviezen en welke acties we van de gemeente mogen verwachten na de realisatie van Het Blok West?	<i>stonden een aantal onjuistheden. We hebben daarom een nieuwe mobiliteitsscan op laten stellen (zie bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Daarnaast hebben we paragraaf 4.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.</i> <i>In de nieuwe mobiliteitsscan zijn actuele situatietekeningen opgenomen. De huidige situatie van de wijk is het uitgangspunt.</i> <i>De Middelhoeve is als wijkontsluitingsweg zodanig ingericht dat de weg 4.000-5.000 mvt/etmaal kan verwerken. Dit is de kritische drempelwaarde. De intensiteiten op de Middelhoeve blijven hier, na de realisatie van Blok West, ruim onder. Na realisatie van Blok West zijn de intensiteiten bij de kruising Middelhoeve-Taludweg 2.850 motorvoertuigen per etmaal en bij de kruising Middelhoeve-Symfonieweg 1.950 motorvoertuigen per etmaal.</i> <i>Aangezien de intensiteiten ruim onder de kritische drempelwaarde blijven is het, in het kader van de ontwikkeling van Blok West, niet noodzakelijk om maatregelen te nemen. De wenselijkheid van eventuele maatregelen staat los van enkel de ontwikkeling van Blok West en valt daarmee buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.</i>
17.3	Parkeeroverlast In de tijd dat het NBC nog geopend was werd er in de Middelhoeve en andere straten in de wijk geparkeerd door bezoekers van het NBC. Hetzelfde merken we als de Beursfabriek geopend is. Bezoekers parkeren ook in de	<i>Voor het berekenen van de parkeerbehoefte van Blok West zijn twee parkeerbalansen opgesteld, één voor het woondeel en één voor het voorzieningendeel (zie bijlage 3 en 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan). De</i>

woonstraten rondom de Beursfabriek, waarbij niet alleen in de parkeervakken wordt geparkeerd. Dit resulteert in parkeerdruk en -overlast. In het ontwerpbestemmingsplan is, onder andere middels de Mobiliteitsscan en aanvullende notities (bijlage 3, 4 en 5 van de Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan), aan de hand van een parkeerbehoefte een parkeerbalans opgesteld. Hierin vallen ons enkele zaken op: • De parkeerbehoefte voor het bergsportcentrum / klimmuur is 103 auto's (in de avond en in het weekend). Naast het bergsportcentrum zijn 23 parkeerplaatsen voorzien; • In de parkeerbalans Blokhoeve (bijlage D van de Mobiliteitsscan) is uitgegaan dat er in het weekend geen evenementen zijn in de NBC, Beursfabriek en / of De Woonindustrie; Er zijn echter wel degelijk in het weekend activiteiten bij NBC, Beursfabriek en/of De Woonindustrie. • Uit alle documenten van het ontwerpbestemmingsplan wordt niet duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in totaal beschikbaar zijn in het totale stedenbouwkundig plan Blokhoeve. • De totale parkeerbehoefte in de Blokhoeve is 1827 op een weekdag en 1140 op een zaterdagmiddag waarbij is uitgegaan dat er geen activiteiten zijn in de Beursfabriek en / of De woonindustrie. Kijkende naar de parkeerbehoefte voor het bergsportcentrum (103 auto's) en naar het beschikbare aantal parkeerplaatsen (23 stuks) blijkt dat 80 auto's op een andere locatie moeten worden geparkeerd. In de ontwerptekeningen is een brug / verbinding opgenomen tussen het bergsportcentrum en Het Eiland. Hierdoor is het aannemelijk dat de bezoekers van het bergsportcentrum hun auto's in de woonwijk gaan parkeren. Zoals onder Ad. 6 op pagina 6 van 9 in de reactienota "Notitie beantwoording inspraak en vooroverleg" (bijlage 20) al wordt aangegeven vergroot het huidige ontwerpbestemmingsplan de parkeerdruk en daarmee ook de parkeeroverlast in Blokhoeve. Ik kan mij ook niet vinden in de reactie van de gemeente: "Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied worden in het plangebied voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd (zie ook de toelichting op het bestemmingsplan, paragraaf 4.2.1). In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat namelijk op pagina 17 en 18 het volgende: "Voor de commerciële functies wordt er voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm en wordt er gedeeltelijk gesaldeerd met het huidig gebruik, zie bijlage 5." Als we kijken naar tabel 4.3 en 4.4 in bijlage 5 blijkt dat er enkel op een werkdag ochtend en werkdag middag in de toekomstige situatie minder parkeerbehoefte is, maar op alle andere dagdelen in de toekomstige situatie een grotere parkeerbehoefte is dan in de huidige situatie. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk op deze momenten dus nog meer toeneemt dan in de huidige situatie al het geval is. Het lijkt mij niet wenselijk om bij wijziging van het bestemmingsplan de bestaande situatie in de toekomst te verslechteren.	<i>parkeerbalans die nog in de mobiliteitsscan bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen is verouderd. Inmiddels is deze mobiliteitsscan ook niet meer opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan (zie beantwoording zienswijze 17.2).</i> <i>Uit de parkeerbalans voor het woondeel volgt dat er behoefte is aan 175 parkeerplaatsen. Ten behoeve van de woningen worden er 183 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is dus ruim voldoende.</i> <i>Met betrekking tot de parkeerbalans voor het voorzieningendeel merkt u terecht op dat de conclusie die daar wordt getrokken niet helemaal klopt. Uit de parkeerbalans volgt dat er op het maatgevende moment behoefte is aan 240 parkeerplaatsen. Op dit maatgevende moment verdwijnt er een behoefte van 107 parkeerplaatsen als gevolg van het verdwijnen van functies. Er worden 96 parkeerplaatsen gerealiseerd (73 bij de supermarkt en 23 bij het bergsportcentrum). De overige 37 parkeerplaatsen (240-107-96) kunnen gevonden worden op nabijgelegen parkeerterreinen aan de Symfonielaan. Uit parkeerdrukonderzoek is gebleken dat er voldoende restcapaciteit is om de parkeerbehoefte op te vangen.</i> <i>De parkeerbalans die voor het voorzieningendeel was opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan hebben we aangepast en aangevuld met voorgaande conclusie.</i>
--	---

	In de Mobiliteitscan wordt geadviseerd om de parkeerdruk en eventuele parkeerklachten te monitoren. Hoe ziet de gemeente dit voor zich en welke concrete actie gaat de gemeente ondernemen om de parkeerdruk en de parkeerklachten in Blokhoeve te beperken?	
17.5	<i>Lichthinder klim- en bergsportcentrum Nieuwegein</i> In bijlage 20 “Notitie beantwoording inspraak en vooroverleg” wordt op pagina 4 van 9 onder Ad 3 de zorg benoemd over lichthinder van het klimcentrum in de avonduren. Hierop reageerde de gemeente als volgt: “Doordat met name de noordgevel (de gevel waar de zon niet op staat) van glas is zal de weerkaatsing van zon richting de woningen en de lichtuitstraling naar de nieuwe woningen zeer beperkt zijn. Daarnaast is de afstand tot de bestaande woningen (zoals de woning van inspreker aan de Middelhoeve) dusdanig groot (150-200 meter) dat ter plaatse van deze woningen geen sprake zal zijn van (verstorende) lichthinder.” In paragraaf 4.3.6 van de toelichting en bijlage 16 “Lichthinder Klim- en bergsportcentrum Nieuwegein” staat dat wordt geadviseerd om “lichtdichte raambekleding toe te passen zoals bijvoorbeeld (buiten- of binnen-) zonwering in de vorm van (witte) horizontale lamellen of een niet lichtdoorlatend doek, welke gekoppeld is aan een tijd- of schemerschakelaar zodat deze automatisch sluit als het donker wordt.” Hoe waarborgt de gemeente dat de raambekleding met tijd- of schemerschakelaar wordt aangebracht en gaat de gemeente hierop handhaven? Daarnaast wordt aangegeven dat er momenteel geen aanvullende buitenverlichting en lichtreclame in het project voorzien is en ook zullen de gevels niet aangestraald worden met licht. Derhalve hoeft aan dit criterium niet getoetst te worden. Kan ik er vanuit gaan dat er geen buitenverlichting en lichtreclame aan de gevels wordt geplaatst?	In de omgevingsvergunning voor het klimcentrum wordt opgenomen dat voldaan moet worden aan de Richtlijn lichthinder van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. Als daar niet aan wordt voldaan kan de gemeente handhaven. Wat betreft uw vraag met betrekking tot buitenverlichting en lichtreclame: het is correct dat in het bouwplan voor het klimcentrum niet is voorzien in aanvullende buitenverlichting en lichtreclame.