



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Nieuwegein;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 maart 2016;

gelet op:

- de bekendmaking van de te terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Blok Oost en de ontwerpomgevingsvergunning voor de activiteit bouwen van woningen aan de Vlierhoeve in de Staatscourant en de Molenkruier op 7 oktober 2015 en via elektronische weg;
- de terinzagelegging van genoemde besluiten van 8 oktober tot en met 18 november 2015;
- de zes tijdig ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan Blok Oost en één tijdig ingediende zienswijze tegen de ontwerpomgevingsvergunning voor de activiteit bouwen van woningen aan de Vlierhoeve;

besluit:

1. de Notitie beantwoording zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Blok Oost en Ontwerpomgevingsvergunning voor de activiteit bouwen van woningen aan de Vlierhoeve vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Blok Oost¹ ten gevolge van de zienswijzen van de indieners 1, 2, 3, 5 en 6 gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan in de zin dat:

A Digitale verbeelding

- de verbeelding is aangepast, waarbij de breedte van het water tussen de Bongerdhoeve en het plan Blok Oost minimaal 30 meter bedraagt en de bouwvlakken in het middelgedeelte van het plangebied zijn verkleind;

B (Bijlagen bij de) Toelichting

- het maximaal aantal toegestane grondgebondenwoningen in de gehele Toelichting is terug gebracht van 114 naar 108;
- de volgende figuren in de Toelichting vanwege de vorige twee punten zijn vervangen: figuur 1.1, figuur 1.2, figuur 4.1, 4.2 en figuur 5.1;
- als gevolg van de eerste twee bullits de bijlagen 1, 5, 6, 9,10 en 13 bij de Toelichting zijn geactualiseerd;

¹ overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand GML-bestand NL.IMRO.0356.BPBH2015HER001-VA02 met bijbehorende bestanden

- paragraaf 4.3 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Mobiliteitsscan

Voor de ontwikkeling van Blok Oost is een mobiliteitsscan uitgevoerd (Mobiliteitsscan Blokhoeve, Royal Haskoning DHV, dd. 8 maart 2016).

Autoverkeer

Het doorgaande gemotoriseerd verkeer vanaf Het Blok richting De Lamellen wordt ontmoedigd (zie figuur 4.2): Green Village is met het Blok verbonden voor gemotoriseerd verkeer, maar niet met De Lamellen en de rest van Het Eiland. Het oostelijk deel van Het Eiland is verbonden met Het Blok en met De Lamellen en wordt ontsloten via de Taludweg. De voorzieningen op het Blok worden ontsloten via de Symfonielaan. 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 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.*

Met deze verkeersstructuur op de Middelhoeve wordt de bewonersfunctie en de bezoekersfunctie van het plangebied voor een groot deel van elkaar gescheiden. Beide stromen hebben daarmee een eigen in- en uitgang van het plangebied. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woongebieden De Lamellen en Het Eiland ten goede.

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. Uit de Mobiliteitsscan blijkt dat de binnenwegen van Blokhoeve voldoende breedte en capaciteit hebben om de te verwachten 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 acceptabel. Uit de Mobiliteitsscan blijkt dat de intensiteiten op de Middelhoeve ca. 2.500 mvt/etmaal bedragen. Dit verkeer kan dan ook goed afgewikkeld worden.

Vanaf het deelgebied Het Blok kan het op piekdagen (werkdag met een druk bezocht congres of beursevenement) wel voorkomen dat er wachtrijvorming ontstaat bij de VRI-geregelde aansluiting Blokhoeve - Symfonielaan. Dit is echter in de huidige situatie ook al het geval. Het aantal zeer drukke dagen waarop deze situatie zich voordoet, zal niet groter zal zijn dan nu. Voor deze dagen (enkele dagen per jaar) dienen mobiliteitsmanagent maatregelen ingezet te worden.

Ook de extern ontsluitende wegenstructuur van Blokhoeve (Taludweg, AC Verhoefweg, Symfonielaan) kan de extra verkeerintensiteiten van Blokhoeve goed verwerken. Het VRU 3.0 toont geen overbelasting op de wegvakken. Op de A.C. Verhoefweg zijn de verkeersintensiteiten wel hoger dan de gewenste streefwaarde (Gemeentelijk Mobiliteitsplan+, 2030, Gemeente Nieuwegein, 11 december 2013).

Fietsverkeer

Langs de extern ontsluitende wegen (Taludweg, AC Verhoefweg, Symfonielaan) zijn vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Daarnaast zijn in het stedenbouwkundig plan Blokhoeve nog enkele aanvullende vrijliggende fietspaden opgenomen om autoverkeer zo veel mogelijk van fietsverkeer te scheiden. De fietsstructuur houdt zodoende ook rekening met korte en zo direct mogelijke fietsverbindingen van Blokhoeve naar de bredere omgeving. Op deze wijze wordt fietsgebruik gestimuleerd. Het gaat om de volgende voorzieningen (figuur 4.3):

Tussen De Lamellen en Het Eiland is bij Green Village een aansluiting voor langzaam verkeer gerealiseerd.

Ook ligt er een kort vrijliggend fietspad ten zuiden van de horecagelegenheid aan de Symfonielaan 3 die het parkeerterrein van Het Blok en de daar aanwezige voorzieningen verbindt met het fietspad langs de A.C. Verhoefweg.

Langs het parkeerterrein op Het Blok komt ook een vrijliggend fietspad.

Er zijn drie aansluitingen richting Zuilenstein. In het westen sluit het fietspad aan op het Marimbapad. Het fietspad langs de Elzenhoeve komt uit op Occarinolaan/Regaalsingel. En de derde ligt ter hoogte van het Bugelhof, maar dit is een voetgangersverbinding.

Op de Middenhoeve tussen de Taludweg en de Heidehoeve liggen ook korte vrijliggende fietspaden die Blokhoeve met de Taludweg verbinden.

Het fiets-/voetpad vanaf het Eiland naar de A.C. Verhoefweg

Voor het overige maakt het langzaam verkeer (fiets) gebruik van de 30 km/u straten.

Dit zijn in de Lamellen: de Veldhoeve, Hogerhoeve, Nederhoeve, de Middelhoeve, Heidehoeve, Polderhoeve, Laaglandhoeve en Boshoeve. Dit zijn op Het Eiland: de Bouwhoeve, Weidehoeve, Kweekhoeve, Bongerdhoeve en Akkerhoeve. Dit zijn op Het Blok: de Vlierhoeve, Blokhoeve, Iepenhoeve, en Elzenhoeve.

Calamiteitenroute

Het fiets-/voetpad van het Eiland naar de A.C. Verhoefweg (nr. 6 in figuur 4.3) zal in de toekomst dienen als calamiteitenroute. Het creëren van een calamiteitenroute in het gebied biedt de mogelijkheid om bij calamiteiten het gebied via meerdere kanten te verlaten of (voor hulpdiensten) te bereiken.

Openbaar vervoer – zie hieronder bij ambtshalve wijzigingen

4.3.2 Parkeren

In het plangebied worden maximaal 216 woningen gerealiseerd, waarvan maximaal 108 grondgebonden woningen en 108 appartementen. Het gebied is gelegen in de schil. Op basis van de Nota Parkeernormen 2011-2015 gelden voor deze woningen de volgende parkeernormen:

| | Norm (pp per woning) | Maximaal aantal woningen | Benodigde parkeerplaatsen |
|--|----------------------|--------------------------|---------------------------|
| Grond gebonden woning tussen de 100m ² en 160m ² BVO | 1,7 | 108 | 184 (183,6) |

| | | | |
|---|-------------|------------|------------|
| <i>met parkeren op eigen terrein</i> | | | |
| <i>Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60 en 80m² BVO zonder parkeren op eigen terrein</i> | <i>1,25</i> | <i>108</i> | <i>135</i> |
| <i>Totaal</i> | | <i>216</i> | <i>319</i> |

Bij de grondgebonden woningen is 1 parkeerplaats op eigen terrein voorzien. De overige parkeerplaatsen worden in de oost-west woonstraat gerealiseerd en als parkeren in het groen ten zuiden van de woningbouwontwikkeling. Uit het stedenbouwkundig plan voor Blok Oost blijkt dat ruimschoots voldaan kan worden aan de parkeernorm.

- *paragraaf 5.2.2 van de Toelichting als volgt komt te luiden:*

5.2.2 Watertoets Blokhoeve 2016

Voor de uitbreiding van Blok Oost is de centrale vraag of de uitgangspunten uit 2007 nog actueel zijn. Als er minder water en/of meer verharding is gerealiseerd, dan kan dit consequenties hebben voor de berekende peilstijging. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met HDSR.

Uitgangspunten Rapportage Tauw (2007):

- *Op de plankaart is een oppervlak van 4 ha gereserveerd voor oppervlaktewater; dit is 8% van het bruto oppervlak.*
- *Het verhard oppervlak is circa 36 ha, waarvan 55% is afgekoppeld.*
- *Het oppervlak onverhard is 10 ha.*

In de rapportage Blokhoeve Waterhuishouding Gemeente Nieuwegein van ACE Ingenieurs- en Adviesbureau staan rekenresultaten van een balansberekening. Hieruit blijkt dat bij Bui 10 (Leidraad Riolering) het waterpeil met 0,34 meter stijgt. Dit is 0,04 meter meer dan aangegeven in het beleid van HDSR. In de berekeningen is echter geen rekening gehouden met de wadi's in het noordelijk deel. Deze wadi's zorgen voor een aanzienlijke toename van de waterberging. In werkelijkheid zal de peilstijging kleiner zijn dan 0,30 meter.

Actuele situatie:

- *Na realisatie van Blok Oost is een oppervlak van circa 6,8 hectare aan oppervlaktewater aanwezig; dit is 12% van het bruto oppervlak.*
- *Het verhard oppervlak (bebouwing, wegen en tuinen) is circa 26,4 ha.*
- *Het oppervlak onverhard (groen en oever/slootkant) is circa 17,6 hectare.*

Geconcludeerd kan worden dat er meer water (en onverhard oppervlak) en minder verharding in Blokhoeve is gerealiseerd, ten opzichte van de uitgangspunten uit 2007. HDSR heeft positief geadviseerd ten aanzien van de watercompensatie op de uitbreiding van Blok Oost, omdat het bestaande watersysteem van Blokhoeve voldoende robuust is.

In totaal zal binnen het plangebied van Blok Oost ten opzichte van de huidige situatie circa 3.100 m² extra wateroppervlak worden toegevoegd.

Om vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit te voorkomen, zullen geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) worden

toegepast voor dak, dakgoot en regenpijp indien hemelwater vanaf deze oppervlakken (in)direct wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

- paragraaf 5.5 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

5.5 Geluid (wegverkeer, railverkeer en industrielawaai)

Naar de effecten van het wegverkeerslawaai is onderzoek verricht (Akoestisch onderzoek verkeerslawaai, Kenmerk R070428ai.00003.ka, LBP|Sight 7 maart 2016). De toekomstige geluidbelasting op de gevels van de woningen vanwege het railverkeer op de trambaan Utrecht - Nieuwegein / IJsselstein en het wegverkeer op de 30 km/u-wegen is bepaald voor een aantal representatief te achten waarneempunten. De woningen liggen buiten de onderzoekszones van 50 km/u wegen in de omgeving.

5.5.1 Geluidbelasting voor de toetsing aan de Wet geluidhinder

De rekenresultaten geven aan dat de geluidbelasting vanwege de tram ten hoogste 60 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Er is gekeken of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting terug te brengen. Deze maatregelen (plaatsten scherm of aanpassen bovenbouw tram) zijn echter stedenbouwkundig ongewenst en vanuit financieel oogpunt niet haalbaar.

Conform het geluidbeleid van de gemeente Nieuwegein moet voor de toekenning van een hogere waarde voldaan worden aan de volgende voorwaarden.

1. Per woning moet ten minste één geluidluwe gevel aanwezig zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} ten hoogste 54 dB bedraagt. Op sterk geluidbelaste locaties (L_{cum} ten minste 65 dB) is de geluidluwe gevel een gevel waarop L_{cum} ten minste 10 dB lager is dan L_{cum} op de hoogst belaste zijde en is L_{cum} ten hoogste 59 dB.
2. Indien een buitenruimte aanwezig is, wordt deze aan een niet hoogst belaste zijde gesitueerd.
3. Per woning moet ten minste één slaapkamer aan een niet hoogst belaste zijde worden gesitueerd.
4. Bij voorkeur wordt de helft van de verblijfsruimten aan de niet hoogst belaste zijde gesitueerd.
5. Bij een L_{cum} hoger dan de plandrempel van 65 dB wordt er in principe geen hogere waarde verleend door de gemeente Nieuwegein.

Met het plan wordt voldaan aan bovengenoemde voorwaarden:

- De appartementen zijn twee-zijdig georiënteerd en hebben daardoor een geluidluwe zijde.
- Een geluidluwe buitenruimte is door het toepassen van verhoogde balkonschermen voor alle appartementen haalbaar;
- De slaapkamers zijn aan de geluidluwe zijde gesitueerd;

Daarom zullen hogere waarden verleend worden.

5.5.2 Geluidbelasting vanwege 30 km/u-wegen

Conform de Wet geluidhinder zijn wegen die uitgevoerd zijn als wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u niet gezoneerd. Geluidgevoelige objecten die langs een niet-gezoneerde weg zijn gelegen, behoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. Alle wegen door Blokhoeve zijn en/of worden uitgevoerd als 30 km/u-wegen. Om inzicht te

krijgen in de hoogte van de geluidbelasting van deze wegen, is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing en ten behoeve van het bepalen van de geluidwerende gevelvoorzieningen de geluidbelasting wel bepaald. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege de 30 km/u-wegen zijn in het onderzoeksrapport weergegeven. De rekenresultaten geven aan dat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de 30 km-u/wegen ten hoogste 60 dB bedraagt. (zonder toepassing van de aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder).

Op grond van het Bouwbesluit zijn er eisen aan de geluidwering van de gevels. Op basis van de berekende geluidbelasting bedraagt de minimaal vereiste karakteristieke geluidwering ten hoogste (60-33) 27 dB. Voor een voldoende geluidwering zullen aanvullende geluidwerende voorzieningen in de gevels nodig zijn. Rekening moet worden gehouden met een goede kier- en naaddichting en wellicht zwaardere beglazing. Toepassing van een natuurlijke toevoer van ventilatielucht met behulp van suskasten zal uit oogpunt van geluid naar verwachting mogelijk zijn.

5.5.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er vanuit het aspect verkeerslawaaï geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan. De berekende gevelbelasting wordt in stedelijk gebied aanvaardbaar geacht en er zullen hogere waarden worden verleend vanwege het tramgeluid. De ontwikkeling voldoet aan de het gemeentelijk geluidbeleid ten aanzien van hogere waarden. De voorgeschreven binnenwaarde kan met maatregelen worden bereikt. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de woningen.

- paragraaf 5.6 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

5.6 Onderzoek

Uit figuur 5.3 blijkt dat het meest westelijke deel van de geplande woningbouw binnen de VNG-richtafstanden ligt. Geluid is hierbij het maatgevende aspect. Er heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (LBP\Sight, Kenmerk R070428aj.00001.cw, dd. 11 maart 2016) om te bepalen of:....

- paragraaf 5.10 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

5.10 Luchtkwaliteit

In Blok Oost van de wijk Blokhoeve te Nieuwegein is de nieuwbouw van ca. 216 woningen voorzien. Voor het aspect luchtkwaliteit is een notitie opgesteld (notitie luchtkwaliteit, LBP\Sight, kenmerk V070428ai.00003.ka, 7 maart 2016). In de notitie wordt ingegaan op de invloed van de nieuwbouw op de luchtkwaliteit. Hierbij wordt beoordeeld of het plan aan te merken is als NIBM, niet in betekende mate bijdragend aan de luchtkwaliteit.

5.10.1 Besluit NIBM

Conform art. 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een plan dat niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek nodig en kan zonder uitgebreide toetsing aan de luchtkwaliteiteisen doorgang vinden. Een plan met een bijdrage aan de luchtkwaliteit van minder dan 3% van de grenswaarde voor de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof), is conform het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteiteisen) gedefinieerd als NIBM.

Een concretisering van NIBM is de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteiteisen). In bijlage 3A van deze regeling worden onder meer woningbouwlocaties kleiner dan 1.500 woningen aangeduid als NIBM. De bepaling van de NIBM-grens is vastgelegd

in het DHV-rapport 'Bepaling van IBM planomvang op basis van herziene uitgangspunten', Ministerie van VROM (december 2006). Uit dit rapport blijkt dat de verkeersaantrekkende werking die bij de norm van 1.500 woningen is gehanteerd, 2,6 vervoersbewegingen per etmaal per woning bedraagt. Hieruit volgt dat een plan met een verkeersaantrekkende werking van ten hoogste 3.900 motorvoertuigbewegingen per etmaal niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit

5.10.2 Verkeersaantrekkende werking

*Het plan omvat de realisatie van circa 216 woningen (circa 108 grondgebonden woningen en circa 108 appartementen). Uitgaande van een verkeersaantrekkende werking van 4 voertuigbewegingen per woning per etmaal, wordt een verkeersaantrekkende werking van (216*4) 864 voertuigbewegingen per etmaal verwacht.*

5.10.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het onderhavige plan NIBM bijdraagt en derhalve voldoet aan de Wet milieubeheer, Titel 5.2. Het uitvoeren van een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek is op basis van de huidige wetgeving niet vereist.

Opgemerkt wordt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkelingslocatie volgens de digitale Nieuwegeinse luchtkwaliteitskaart aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldoet.

- paragraaf 5.11 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

5.11 Bodem

In opdracht van de gemeente Nieuwegein is in 2011 voor het noordelijk gedeelte van het Blok Oost te Nieuwegein een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend Bodemonderzoek Blokhoeve Blok Oost, LBP|Sight, 5 januari 2011). Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de bodemsituatie conform de NEN 5740:2009. Voor het onderzoek is uitgegaan van de strategie grootschalige onverdachte locatie en is een vast onderzoeksstrategie (ONV-GR) gevolgd. Op de locatie zijn 24 boringen geplaatst waarvan er 3 zijn afgewerkt met een peilbuis. In de bovengrond komt in één mengmonster een gehalte nikkel boven de achtergrondwaarde voor, maar beneden de tussenwaarde. Verder komen er geen andere verontreinigingen voor met een gehalte boven de achtergrondwaarde. In de ondergrond komen geen verontreinigingen voor met een gehalte boven de achtergrondwaarde. In het grondwater komt barium voor met een gehalte boven de streefwaarde, maar beneden de tussenwaarde. Verder komen er geen andere verontreinigingen voor met een gehalte boven de streefwaarde.

Aangezien er voor zover bekend sinds 2011 geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden op dit gedeelte van de planlocatie en de omliggende percelen worden deze resultaten nog representatief geacht voor de bodemkwaliteit ter plaatse. Nader onderzoek wordt niet nodig geacht. Geconcludeerd wordt dat er geen bezwaren zijn met betrekking tot het beoogd gebruik.

Aanvullend is in 2015 en 2016 voor het zuidelijk gedeelte van het Blok Oost eveneens een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Aanvullend verkennend bodemonderzoek Blokhoeve Blok Oost, LBP|Sight, 14 maart 2016). Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de bodemsituatie conform de NEN 5740:2009. Voor het onderzoek is uitgegaan van de strategie grootschalige onverdachte locatie en is een vast onderzoeksstrategie (ONV-GR) gevolgd. Op de locatie zijn 25 boringen geplaatst waarvan er 2 zijn afgewerkt met een peilbuis. In de

bovengrond en in de ondergrond komen geen verontreinigingen voor met een gehalte boven de achtergrondwaarde. In het grondwater komt barium voor met een gehalte boven de streefwaarde, maar beneden de tussenwaarde. Verder komen er geen andere verontreinigingen voor met een gehalte boven de streefwaarde. Nader onderzoek wordt niet nodig geacht. Geconcludeerd wordt dat ook voor dit gedeelte van de planlocatie er geen bezwaren zijn met betrekking tot het beoogd gebruik.

5.11.1 Conclusie

Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

- paragraaf 7.2.3 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

7.2.3 Resultaten van terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 8 oktober tot en met 18 november 2015 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder zienswijzen kunnen indienen. De zienswijzennota is opgenomen in 13 van de toelichting.

Naar aanleiding van de zienswijzen is het stedenbouwkundig plan aangepast. De woningen aan de noordzijde zijn in zuidelijke richting verschoven, zodat er meer ruimte voor water ontstaat. Aan de hand van het aangepaste stedenbouwkundig plan zijn de onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan, waar nodig, geactualiseerd en de teksten in de toelichting zijn hierop aangepast.

C Regels

- Artikel 6.1, onder a, komt te luiden als volgt: wonen tot maximaal 216 woningen, al dan niet in combinatie met de uitoefening van aan-huis-verbonden beroep.
3. het bestemmingsplan Blok Oost² ten gevolge van de zienswijze van indiener 4 gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan in de zin dat paragraaf 5.4.1 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

Ten aanzien van archeologie is in 2008 door ACVU-HBS een inventariserend veldonderzoek verricht in het plangebied Blokhoeve, in de vorm van proefsleuven. Dit onderzoek werd geadviseerd naar aanleiding van een eerder uitgevoerd bureau- en inventariserend booronderzoek. Enkele archeologische onderzoeken en waarnemingen in het verleden hadden reeds uitgewezen, dat in de ondergrond een vindplaats uit de Romeinse tijd aanwezig is. De resultaten van het proefsleuvenonderzoek zijn vastgelegd in de Zuidnederlandse Archeologische Notities 155 met de titel "Inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven in het plangebied Nieuwegein-Blokhoeve. Een karterend en waarderend onderzoek" met landelijk registratienummer 27096, objectcode NG-BH-08, versie 4 van 23/09/2008. Dit onderzoek bestond uit de aanleg van 28 proefsleuven. Daarbij is circa 11.500 m² archeologisch vlak gedocumenteerd.

Voor het plangebied zijn de proefsleuven 14, 15, 16, 17, 18 en 30 relevant. Het onderzoek heeft uitgewezen dat de archeologische verwachting - zoals opgesteld tijdens het vooronderzoek door BAAC -aangepast dient te worden. Voor het oostelijke deel van het

² overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand GML-bestand NL.IMRO.0356.BPBH2015HER001-VA02 met bijbehorende bestanden

plangebied geldt een lage verwachting in plaats van een middelhoge. Het zuidoostelijke deel krijgt een lage verwachting in plaats van een hoge. In het oostelijke deel van het plangebied zijn geen archeologische sporen aangetroffen. Dit deel kan dan ook vrijgegeven worden voor ontwikkeling. Het aspect archeologie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het project;

4. het bestemmingsplan Blok Oost³ ambtshalve gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan in de zin:

- dat het onderdeel Openbaar vervoer van paragraaf 4.3.1 als volgt komt te luiden:

Openbaar vervoer

Nieuwegein heeft een goed openbaarvervoersysteem, dat gevormd wordt door de sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein (SUNIJ) en een aantal snelle en frequente buslijnen naar o.a. Utrecht Centrum, Rijnsweerd/De Uithof, Vianen, Houten en Leidscherijn.

Om de groei van het autoverkeer te beperken, maakt Nieuwegein in het GMP+ strategische beleidskeuzes om het gebruik van Openbaar Vervoer te stimuleren. Zo worden er geen maatregelen genomen die de kwaliteit van het openbaar vervoer in negatieve zin beïnvloeden en wordt er op ingezet dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen er van meet af aan goed openbaar vervoer aanwezig is.

Aan de zuidzijde van het plangebied rijdt de sneltram, met een halte langs de Symfonielaan (halte Zuilenstein).

- dat paragraaf 7.1.1 van de Toelichting als volgt komt te luiden:

De ontwikkeling van het plangebied berust op particulier initiatief van Portaal. Hierover zijn verschillende afspraken tussen de gemeente Nieuwegein en Portaal vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst (SOK) van 19 maart 2015.

De gemeente heeft zich verplicht, dat de locatie bouwrijp wordt opgeleverd, zodat Portaal de gekochte gronden kan ontwikkelen. Dit betekent, dat dit gebied ook op kosten van de gemeente Nieuwegein woonrijp wordt opgeleverd. De kosten van het bouw- en woonrijp maken worden gedekt uit de grondexploitatie van het project Blokhoeve.

Op 7 oktober 2015 is daarnaast een koopovereenkomst gesloten met Trebbe Wonen. Het betreft een grondverkoop voor het middengedeelte van het plangebied. De plankosten zijn in deze grondprijs verdisconteerd.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen aanleiding is voor het vaststellen van een exploitatieplan.

Op grond van bovenstaande inzichten wordt geconcludeerd dat het project economisch uitvoerbaar is.

- Dat laatste ontwikkelingen met betrekking tot de bouw van de sociale huurwoningen er toe hebben geleid om het aantal appartementen in de zuidrand van het plangebied van 90 te verhogen naar 108. Het maximaal aantal woningen in Blok oost is hiermee 216 geworden.

³ overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand GML-bestand NL.IMRO.0356.BPBH2015HER001-VA02 met bijbehorende bestanden

5. geen exploitatieplan conform artikel 6.12 Wro vast te stellen, omdat de kosten anderszins zijn verzekerd;
6. het beeldkwaliteitsplan Blok Oost vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 28 april 2016

de griffier,


de voorzitter,
