

Bijlage bij mail 6 mei 2025

Gestelde vragen tijdens omwonendenoverleg 14 april inclusief reactie

1. Zijn de uitgangspunten in het Sweco rapport wel kloppend? Want alle berekeningen worden gebaseerd op vergrijzing (waardoor er minder verkeer is), terwijl er ook jongeren komen wonen. Dan klopt de aanname toch niet meer?

Dit klopt, er zijn immers niet meer woningen bijgebouwd ten opzichte van de in het rapport gehanteerde scenario's en inzichten.

2. Verkeersbelemmering Nassau/Zomerdijk: wordt er wel eens nagedacht over of een rotonde daar niet beter is

Dit verwachten we ook. De kruising voor langzaam verkeer kan worden verbeterd en dit willen we in het kader van de onderzoeken Omgevingsplan concreet met Goudappel onderzoeken.

3. Kan ik meer informatie krijgen over de 'snelle' fietsroute waar al jaren over gespeculeerd wordt?

IJsselstein investeert veel in snelle, maar vooral veilige fietsroutes.

4. Wat betekenen de 5-deks parkeergarages voor de aansluiting? Ik zie de situatie niet helemaal voor me.

Het aantal lagen is op zichzelf niet van invloed op de aansluiting. Bepalend in de kwaliteit van de verkeersafwikkelingen zijn het aantal parkeerplaatsen gecombineerd met de verwerkingscapaciteit van het gekozen 'parkeerbeheersysteem' (lees: slagbomen). In de globale berekening naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de aansluiting vanaf de parkeergarage op de Zomerdijk zijn we uitgegaan van een volledige in- en/of uitstroom van de parkeergarage in één uur. Uit deze globale verkenning komen beperkte wachtrijlengtes, die, als het goed is, als uitgangspunt dienen in het ontwerp.

5. Is STOMP wel een haalbare optie voor IJsselstein?

Ja, inzetten op STOMP is voor elke locatie een goede benadering, zo ook voor IJsselstein. Het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Personenauto) zet in op een gezonde en duurzame manier van verplaatsen. Allereerst wordt binnen het STOMP-principe ingezet op actieve mobiliteit. Dit betekent dat bewoners worden aangemoedigd om bijvoorbeeld naar het centrum van IJsselstein te lopen/fietsen om de markt te bezoeken of naar Nieuwegein te fietsen om bij vrienden te gaan eten. Lopen en fietsen zijn immers niet alleen duurzame manieren van verplaatsen, maar dragen ook bij aan een betere volksgezondheid en een aantrekkelijker woon- en leefklimaat.

Mocht actief reizen om wat voor reden dan ook niet mogelijk zijn, dan wordt vervolgens het gebruik van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteitsdiensten (zoals deelauto's en deelbakfietsen) gestimuleerd. Ook deze vervoersopties zijn duurzaam en dragen bij aan het verminderen van het autoverkeer en de parkeerdruk.

Uiteraard zijn er doelgroepen of bestemmingen waarvoor de personenauto noodzakelijk is. Belangrijk om te benadrukken is dat de toepassing van STOMP niet betekent dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd, in een poging om autobezit te ontmoedigen. Dat zou immers kunnen leiden tot parkeeroverlast, wat de leefkwaliteit in de wijk negatief zou beïnvloeden. In plaats daarvan wordt de wijk zo ontworpen dat de auto een minder prominente plaats inneemt. Dit gebeurt onder andere door de auto niet tot aan de voordeur te laten rijden, maar te concentreren in parkeerhubs aan de rand van de wijk. Een bewuste keuze is daarbij om fietsparkeerplaatsen dichtbij de woning te realiseren, terwijl de auto iets verder weg staat. Dit vergroot de motivatie om eerder de fiets te pakken voor dagelijkse verplaatsingen. Door de infrastructuur slim in te richten, ontstaat er een vanzelfsprekende voorkeur voor gezonde en duurzame mobiliteit, zonder het autobezit onmogelijk te maken.

6. Parkeerveld/maaveld: hoe onderscheiden we bezoekers van bewoners? Over welke getallen hebben we het?

De parkeernorm is heel verschillend per type woning. Voor een sociale huurwoning is deze aanzienlijk lager dan voor bijvoorbeeld een duurdere rijwoning. Op dit moment wordt de exacte parkeernorm nog uitgewerkt. Tijdens de omwonendenavond is een indicatie gegeven van de parkeernorm, zoals ca 1,5e parkeerplaats per rijwoning. Dat is een parkeernorm die vergelijkbaar is aan de wijk ten zuiden van IJsseloever (Trekshuit etc.). Voor een sociale huurwoning kunt u meer denken in de richting van 0,6. Uitgaande van circa 580 woningen komen we zo uit op circa 600 parkeerplaatsen. Hiervan worden er circa 100 op maaiveld gesitueerd en circa 500 verdeeld over de 2 parkeerhubs. Alles nog onder voorbehoud van de definitieve uitwerking van het plan.

7. Wat houdt 'parkeerruimte opschalen' in?

De realisatie van de wijk IJsseloevers zal in meerdere fases verlopen, naar verwachting van noord naar zuid. In de eerste fase wordt direct de eerste parkeerhub gerealiseerd, zodat het parkeren voor de nieuwe bewoners vanaf het begin goed wordt gefaciliteerd. Vanaf het moment dat bewoners rondom de noordelijke hub gaan wonen, wordt actief gemonitord hoe de gerealiseerde parkeerplaatsen worden gebruikt, we onderzoeken momenteel of dit zowel voor de parkeerhub als ook de parkeerplaatsen op straat kan. Deze monitoring is belangrijk om inzicht te krijgen in het daadwerkelijke autobezit en parkeergedrag van de bewoners. Als uit de monitoring blijkt dat er meer auto's zijn dan parkeerplaatsen en dat er daardoor parkeeroverlast ontstaat, dan biedt het mobiliteitsplan de mogelijkheid om bij het realiseren van de tweede hub de parkeercapaciteit op te schalen. Dit betekent in de praktijk dat de tweede hub zodanig wordt ontworpen dat deze in de lengte kan worden uitgebreid, zodat er meer parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd. 'Parkeerruimte opschalen' houdt dus in dat er flexibel wordt omgegaan met de ontwikkeling van de parkeervoorzieningen: er wordt gestart met een basisvoorziening, maar er is ruimte en een plan om die capaciteit te vergroten als de vraag daarom vraagt.

8. Factor 5,2, is dat berekend op basis van een STOMP principe?

Nee, in het globale verkeersgeneratiekencijfer van 5,2 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag is geen rekening gehouden met mogelijke effecten door het ontwerpen vanuit het STOMP-principe. Dit betreft een gemiddeld kencijfer berekend op basis van de verschillende woningtypen die op het ROBA-terrein voorzien zijn, rekening houdend met de stedelijkheidsgraad en de ligging ten opzichte van het centrum.

9. Hoe komt het dat Nota van Uitgangspunten iets anders zegt dan Goudappel?

Goudappel is gaan rekenen met kengetallen van Sweco. Om de verkeersontsluiting goed te kunnen onderbouwen is wellicht verdergaand onderzoek nodig. Hier wordt op dit moment aandacht aan besteed.

10. Hoeveel laadpalen komen er?

Hoeveel laadpalen er komen, is nog niet duidelijk. Dit zal aan bod komen in de verdere uitwerking van het plan.

11. Hoe hoog worden de parkeergarages?

3 lagen x 3m + 1m rand + 3m pergola (al dan niet in een setback) = 13m

4 lagen x 3m + 1m rand + 3m pergola (al dan niet in een setback) = 16m

12. Wie exploiteert de parkeerhubs?

De parkeerhubs zullen binnen een VvE constructie behoren, waar de details en de bijbehorende prijzen nader worden uitgewerkt.

13. Hoe wordt het toezicht in parkeergarages georganiseerd?

De parkeerhubs zullen middels slagboom/ speedgate toegankelijk worden. Dit wordt momenteel nader uitgewerkt.

14. Hebben jullie berekend hoelang het duurt om uit zo'n parkeergarage te komen?

Nee, dat hebben wij niet geanalyseerd en is sterk afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen en van de vormgeving/type van de parkeerbeheerapparatuur. Samen met Kwirkey is Heijmans hier onderzoek naar aan het verrichten.

15. Is het niet beter om alleen naar autobezit binnen IJsselstein te kijken i.p.v. landelijke cijfers?

Het plan is onderbouwd met landelijke kencijfers vanuit de CROW, participatie, enquêtes onder geïnteresseerden en actuele CBS-data over autobezit in IJsselstein en referentiewijken. Er dus zeker rekening gehouden met het autobezit binnen IJsselstein.

16. Wordt het betaald parkeren?

Nee, vooralsnog niet. Eventueel kan de gemeente nog maatregelen nemen om het parkeren te reguleren met bijvoorbeeld vergunningen. Voor nu is dit nog geen actueel en zijn hiervoor geen concrete plannen.

17. Komen er liften in de garages? Ook een tweede lift als de ene niet werkt?

De parkeerhub wordt voorzien van een lift. Of er tweede lift in de garage komt is in deze fase nog niet uitgewerkt.

18. Overwegen jullie het realiseren van maisonnette woningen? Waarom wel/niet?

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is er uitgebreid gekeken en gesproken met verschillende partijen. Maisonnette woningen zijn op dit moment niet opgenomen in het plan omdat de vraag, in combinatie met de betaalbaarheidseisen, er niet naar is.

19. Kan er gekeken worden naar of er exclusievere woningbouw gerealiseerd kan worden (vrijstaand etc.).

Zou dat ook niet rendabel kunnen worden?

De mogelijkheden hierin zijn beperkt gezien de gevraagde verdeling qua betaalbare woningen (sociale huur en middensegment)

20. Waarom maken jullie niet meerdere appartementencomplexen van max. 4 lagen?

Er is geen ruimte voor het realiseren van meerdere 4 laags appartement gebouwen. Dit zou ten koste gaan van rijwoningen die juist ook hard nodig zijn om de gewenste doorstroom in IJsselstein op gang te brengen.