

Gestelde vragen omwonendenoverleg 26 mei inclusief reactie

1. Wat is het prijsverschil tussen de bouwkosten van een parkeerplaats in het openbaar gebied, een parkeergarage en een ondergrondse parkeerplaats?

Op basis van ervaringen binnen gebiedsontwikkelingen komen wij tot onderstaande indicatieve bandbreedtes voor de bouwkosten van parkeerplaatsen. Hierbij hebben locatie specifieke uitgangspunten zoals, efficiëntie van het gebouw, aanvullende functies, kwaliteit, bodemsamenstelling een grote rol in de hoogte van de bouwkosten.

- Parkeerplaats openbaar gebied: €5.000 per parkeerplaats
- Parkeerplaats in een bovengrondse parkeergarage: €20.000 - €30.000 per parkeerplaats (afhankelijk van kwaliteit afwerking van de parkeergarage)
- Parkeerplaats ondergronds €80.000 - €100.000 per parkeerplaats

2. Is het mogelijk dat de aanleg van een verdiepte parkeergarage goedkoper uitvalt wanneer er vanwege bodemsanering toch al afgegraven moet worden?

Op de locatie is vanwege de relatief hoge grondwaterstand in ieder geval de verwachting dat bij een 1-laags ondergronds parkeerplaats al onderwaterbeton nodig is wat voor een forse toename aan kosten zorgt. Gezien de hoge kosten van ondergronds parkeren in combinatie met het aandeel sociaal en betaalbare woningen in dit plan is deze optie niet haalbaar. Daarnaast zal dan niet meer gewerkt kunnen worden met natuurlijke ventilatie en zullen daarvoor allerlei (ventilatie)voorzieningen moeten worden toegepast voor de kelder laag die ook hoog in de kosten lopen.

Tot slot is op voorhand niet te bepalen of er exact op de plek waar de parkeergarages komen ook gesaneerd moet worden. De hubs komen op locaties waar nu geen gebouwen staan, dus het opbreken van de verharding al dan niet met sanering heeft maar een beperkte invloed op het nodige grondwerk bij een ondergrondse parkeergarage.

3. Hoeveel wijkagenten zijn er in de gemeente actief?

Er zijn 5 wijkagenten actief in IJsselstein:

- Frank Bolhuis wijk IJsselveld
- Milou Engelman wijk IJsselstein zuid
- Adrie Jellema wijk Achterveld en Groenvliet
- Nadia Kihel wijk IJsselstein Noord (IJsselveld oost en west, IJsseloevers, oranje kwartier en Europakwartier)
- Tom de Weerd wijk IJsselstein centrum

Tevens zijn er in de gemeente IJsselstein 6 boa's actief.

4. Klopt het dat de genoemde datum van 5 juni voor de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten Parkeerbeleid?

Inmiddels is deze inderdaad op 5 juni door de gemeenteraad is vastgesteld.

5. Zijn er voorbeelden van soortgelijke parkeergarages in bestaande woonwijken beschikbaar?

Mobiliteit hub Elements Haarlem



De ontwikkellocatie in oostelijk Haarlem, welke onderdeel is van een grotere binnenstedelijke ontwikkeling in Schalkwijk Midden, is getransformeerd naar een levendig en groen woon-werkgebied genaamd Elements.

Parkeerhuis Hart van de Waalsprong



Hart van de Waalsprong is een gebiedsontwikkeling van in totaal zes hectare die ruimte biedt aan 11.900 m² aan centrumfuncties en 500 woningen.

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?**

De uitgangspunten van het Swecorapport kloppen wel. De vergrijzing is meegenomen in de demografie van de bestaande bewoners. Voor de nieuwe ontwikkelingen is meegenomen dat jongeren een specifieke doelgroep is.

- 2. Verkeersbelemmering Oranje Nassaulaan/Zomerdijk: wordt er wel eens nagedacht over of een rotonde daar niet beter is?**

Nee, er wordt hier niet nagedacht over een rotonde.

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

IJsselstein investeert veel in comfortabele en veilige fietsroutes. Het is niet duidelijk op welke specifieke route bedoeld wordt.

- 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 dicht bij 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. Parkeergarage/maaveld: hoe onderscheiden we bezoekers van bewoners? Over welke getallen hebben we het?

De parkeernorm is 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 1,5 parkeerplaats per rijwoning. Dat is een parkeernorm die vergelijkbaar is aan de wijk ten zuiden van IJsseloevers (Trekshuis etc.). Voor een sociale huurwoning kunt u meer denken in de richting van 0,75. Uitgaande van 563 woningen komen we passend binnen de NvU parkeerbeleid van de gemeente zo uit op een scenario met 579 parkeerplaatsen. Hiervan worden er 85 op maaiveld gesitueerd en 494 verdeeld over de 2 parkeergarages. 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 parkeergarage gerealiseerd, zodat het parkeren voor de nieuwe bewoners vanaf het begin goed wordt gefaciliteerd. Vanaf het moment dat bewoners rondom de noordelijke parkeervoorziening gaan wonen, wordt actief gemonitord hoe de gerealiseerde parkeerplaatsen worden gebruikt, we onderzoeken momenteel of dit zowel voor de parkeergarage 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 groenstroken in het openbaar gebied om te zetten naar parkeerplaatsen en/of de uitbreiding van de zuidelijke parkeergarage, die dan meer parkeerplaatsen krijgt dan is voorzien in het voorkeursscenario. Deze garage wordt in een latere fase van de ontwikkeling gebouwd, waardoor er enige flexibiliteit aanwezig is om in te spelen op de parkeerbehoefte. Bij de realisatie van deze garage kan er worden gekozen voor een uitbreiding.

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 ROBAtrein 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 verdergaand onderzoek nodig. Ook in het kader van het omgevingsplan. Hier wordt op dit moment invulling aangegeven en onderzoek via Goudappel vindt nu plaats.

10. Hoeveel laadpalen komen er?

Er komen laadpalen, maar 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?

De noordelijke parkeergarage bestaat uit vier bouwlagen, waar ook op het dak - die wordt voorzien van een constructie met bijvoorbeeld zonnepanelen - wordt geparkeerd. De zuidelijke garage bestaat uit drie bouwlagen waar ook op het dak - die wordt voorzien van een constructie met bijvoorbeeld zonnepanelen - wordt geparkeerd.

12. Wie exploiteert de parkeergarages?

De parkeergarages zullen naar verwachting onderdeel uitmaken van een VvE constructie, waar de details en de bijbehorende prijzen nader worden uitgewerkt.

13. Hoe wordt het toezicht in parkeergarages georganiseerd?

De parkeergarages 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. Dit zal door Heijmans nader worden onderzocht.

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

Het mobiliteitsplan is passend binnen de NVU-parkeerbeleid van de gemeente en 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, dit is nu niet aan de orde. Eventueel kan de gemeente nog maatregelen nemen om het parkeren te reguleren met bijvoorbeeld vergunningen. Voor nu is dit niet actueel en zijn hiervoor geen concrete plannen.

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

De parkeergarage wordt voorzien van een lift. Of er een 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?

Voor de totstandkoming van het programma is met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad in 2024 een (kader stellende) bandbreedte meegegeven ten aanzien van de bouwhoogtes. Ook heeft de gemeenteraad besloten dat er gestreefd moet worden om 40% van de woningen in de zogenaamde categorie middelduur te realiseren. Inmiddels zijn hiervoor afspraken gemaakt met de provincie Utrecht en de gemeente IJsselstein om tot een haalbaar plan te komen, maar daarmee is de flexibiliteit in de type woningen en aantallen zeer beperkt.

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

Voor de totstandkoming van het programma is met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad in 2024 een (kader stellende) bandbreedte meegegeven ten aanzien van de bouwhoogtes. Ook heeft de gemeenteraad besloten dat er gestreefd moet worden om 40% van de woningen in de zogenaamde categorie middelduur te realiseren. Inmiddels zijn hiervoor afspraken

gemaakt met de provincie Utrecht en de gemeente IJsselstein om tot een haalbaar plan te komen, maar daarmee is de flexibiliteit in de type woningen en aantallen zeer beperkt.

Het gevarieerde woningbouwprogramma zorgt ook dat IJsseloevers bestaat uit een mix van grondgebonden woningen en verschillende typen appartementengebouwen bestaande uit verschillende bouwhoogtes. Hiermee ontstaat een gevarieerd straatbeeld en woonmilieu dat aansluit bij uiteenlopende leefstijlen en gezinssamenstellingen. Meerdere appartementengebouwen bestaande uit 4 bouwlagen zal in de plaats zijn van grondgebondenwoningen en heeft nadelige consequenties voor het gevarieerde woningbouwprogramma. De bouwhoogtes langs de Zomerdijk variëren tussen de circa 3 en 10 bouwlagen, en zorgen voor een meer stevige begeleiding van deze weg. Ook sluiten de accenten aan op verschillende andere hogere woongebouwen die in de omgeving aan de Zomerdijk staan. De bouwhoogtes richting de Hollandsche IJssel nemen af naar 3 bouwlagen, met een accent van 7 tot 8 bouwlagen aan de groene scheg. De bouwhoogten zijn in samenspraak met de stedenbouwkundige van de gemeente tot stand gekomen