

Verslag

Omwonendenoverleg Ontwikkeling IJsseloevers - voormalig Roba-terrein Maandag 27 oktober 2025

1. Opzet

Aanleiding en doel van het overleg

Op maandag 27 oktober vond het vijfde omwonendenoverleg over IJsseloevers plaats. Dit omwonendenoverleg had als doel om terug te koppelen wat de hoofdlijnen zijn van het plan dat zal worden ingediend bij de aanvraag (ontwerp) omgevingsplan. De nadruk van de avond ligt op het bijpraten van de omwonenden over de stand van zaken.

Aanwezigen omwonenden

Aanwezig waren de volgende omwonenden:

- Petra Schlosser – Pandora
- Mevrouw Gokani – Pandora
- Berend Steen – Veerschipper
- Marieke Bekkers – Jacob Schellingerhof
- Raimond van het Reve – Jacob Schellingerhof
- Evert van Amerongen – Sagittapad 22 t/m 30

Aanwezigen projectteam

Naast Heijmans was ook de gemeente IJsselstein aanwezig om eventuele inhoudelijke vragen te beantwoorden. De Wijde Blik begeleidde het gesprek en zorgde voor de verslaglegging.

- Ruben Dral – Projectleider Heijmans
- Stijn Tholhuijsen – Ontwikkelaar Heijmans
- Ashley Waaijenberg- van der Tol – Verkoopmanager Heijmans
- Michel Groenendijk – Gemeente IJsselstein
- Danique de Haas – Gemeente IJsselstein
- Arjan Kaashoek – Senior Adviseur De Wijde Blik
- Mathilde Brusche – Junior Adviseur De Wijde Blik

De
Wijde
Blik

Anthony Fokkerweg 1
1059 CM Amsterdam
020 523 50 90

Zuid-Hollandlaan 7
2596 AL Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Verslag

2. Terugkoppeling en proces over openbaar groen n.a.v. wandeling op 9 september 2025

Toelichting Heijmans (Ruben Dral)

Tijdens de wandeling op 9 september werd het gebied rondom het project bezocht om te kijken naar het bestaande groen. Hierbij waren vijf omwonenden aanwezig. Dit was een gelegenheid om samen met bewoners te bekijken hoe de inrichting van de openbare ruimte is opgezet en hoe deze zich verhoudt tot de bestaande wijken.

De openbare inrichting wordt op dit moment verder uitgewerkt en staat los van het omgevingsplan. Er wordt nader ecologisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen welk bestaand groen behouden kan blijven. Een boom aan de zuidkant van de Zomerdijk lijkt te dicht op de toekomstige bebouwing te staan, en er wordt onderzocht of snoeien volstaat. Ook de bomen op het parkeerterrein van Roba worden geïnventariseerd om te bepalen of ze verplaatst kunnen worden.

Naar verwachting halverwege 2026 zal er meer informatie gedeeld worden over de plannen voor de openbare ruimte. Hoe dit wordt gedaan, daar komen we op een later moment ook op terug.

Reacties van omwonenden

Het verslag van de rondloop is inmiddels ook gedeeld met de omwonenden. Aanwezige bewoner geeft aan dat het verslag een goede reflectie is van de rondloop.

3. Belangrijkste onderwerpen Omgevingsplan

Toelichting Heijmans (Stijn Tholhuijsen)

De belangrijkste onderwerpen van het omgevingsplan zijn:

- Stedenbouw
- Mobiliteitsplan IJsseloevers
- Verkeersafwikkeling

Een aantal onderzoeken zijn net afgerond en liggen nu bij de gemeente en omgevingsdienst ter beoordeling. Wanneer de gemeente akkoord gaat, start de procedure voor het omgevingsplan. Het omgevingsplan wordt dan ter inzage gelegd voor alle belanghebbenden. Onderliggende onderzoeksrapporten en andere stukken zijn dan ook openbaar en kunnen door de omwonenden worden ingezien.

Vraag van omwonenden

Er wordt gevraagd wie wat beoordeelt. Michel Groenendijk reageert dat dit diverse collega's van de gemeente zijn, zoals collega's die naar de ruimtelijke procedure kijken, vakspecialisten vanuit verkeer etc. Vakspecialisten die de gemeente niet zelf in dienst heeft, zoals geluidsspecialist en bodemspecialist, worden vanuit de Omgevingsdienst ingezet. De Omgevingsdienst is een overheidsorganisatie die veelal op provinciaal niveau werkt voor verschillende gemeenten.

Verslag

3a. Stedenbouw

Toelichting Heijmans (Stijn Tholhuijsen)

De hoogtes zijn bepaald op basis van het programma. Bebouwing blijft binnen de bandbreedtes van de Nota van Uitgangspunten en de maximale hoogte wordt niet overal benut (zie presentatie voor het stedenbouwkundig plan).

Woningbouwprogramma:

563 woningen

- 27% sociale huur
- 37% middensegment
- 36% vrij segment

Wanneer er meerdere sterretjes in een blok staan, houdt dat in dat er verspringingen in zitten (getrapte bouwhoogte) om de bebouwing beter aan te laten sluiten bij de omgeving. Ook worden aangepaste schetsperspectieven getoond.

Reacties van omwonenden

Meerdere van de aanwezigen zijn van mening dat het beeld vanuit de overzijde Hollandsche IJssel nog steeds niet klopt met de bestaande perspectieven. Datzelfde geldt voor het noordelijke perspectief over de Zomerdijk (het transformatorhuisje oogt bijvoorbeeld te hoog en het appartementengebouw van 10 hoog daarachter juist te laag). Heijmans geeft aan dat er foto's zijn gemaakt van de bestaande situatie en op basis daarvan de 3D beelden en daarna de schetsen zijn gemaakt. Deze foto's zijn eerder al eens toegestuurd.

Omdat meerdere aanwezigen vinden dat de schetsen een vertekend beeld geven, adviseren ze deze niet te publiceren op de website, waarmee ze voor een breed publiek zichtbaar zijn.

Vragen

1. Zijn de parkeerhubs lager geworden?
Antwoord: Nee, op elke parkeerhub wordt ook op het dak geparkeerd. Dat is geen bouwlaag maar dus wel een parkeerlaag.
2. Er zijn balkons zichtbaar op een van de schetsen, komen er inderdaad uitwendige balkons?
Antwoord: Voor alle gebouwen geldt dat die keuze nog niet is gemaakt, maar die kans is wel aanwezig.

De
Wijde
Blik



Verslag

3b. Mobiliteitsplan

Toelichting Heijmans (Stijn Tholhuijsen)

Het mobiliteitsplan is onderdeel van het omgevingsplan en vormt de onderbouwing voor de mobiliteit.

De belangrijkste punten uit het mobiliteitsplan:

- We zetten in op het STOMP-principe (het stimuleren van andere vervoersvormen dan personenauto). We leggen nieuwe fiets- en wandelpaden aan, sluiten aan op bestaande paden en de auto is op enige afstand in de parkeerhubs.
- Het plan voldoet qua parkeernorm aan Nota van Uitgangspunten Parkeerbeleid 2025.
- We werken met scenario's. Als de parkeerdruk hoger is dan verwacht, kunnen we daar op inspelen.
- De parkeerhubs worden eigendom van de bewoners, corporatie en/of belegger.
- Indien nodig zijn de woningen bereikbaar met de auto, denk aan hulpdiensten of verhuishagens.

Parkeernormen IJsseloevers:

- | | |
|----------------------------------|------|
| • Sociale huurappartementen | 0,75 |
| • Huurappartementen | 0,75 |
| • Koopappartementen | 1,25 |
| • Eengezinswoningen vrije sector | 1,5 |

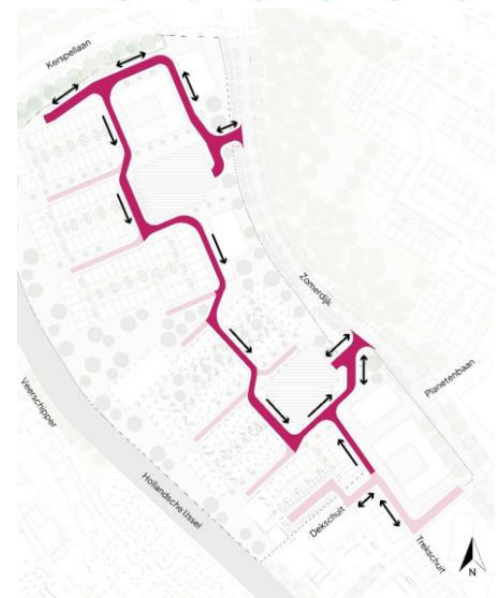
Voor de zomer is er een nota van uitgangspunten voor het parkeerbeleid aangenomen door de gemeente, welke verwijst naar de meest recente CROW-normen. Dit zijn landelijke richtlijnen voor parkeren op dit moment. Het plan voor IJsseloevers voldoet aan deze richtlijnen.

Er wordt iets meer dan 1 parkeerplaats gemiddeld per woning gemaakt. Een aantal bestaande parkeerplekken wordt verplaatst omwille van bebouwing. Deze parkeerplekken komen te liggen zo dicht mogelijk bij waar ze nu liggen.

De donkerroze lus geeft de hoofdroutes aan die gebruikt kunnen worden om dichterbij de woningen te komen. De lichtroze straatjes zijn plekken waar je normaalgesproken niet met je auto kunt komen, behalve bij incidentele gevallen zoals calamiteiten, verhuizen of verbouwen.

Met de omwonenden aan en rond de Trekschuit (deze avond niet aanwezig) voert Heijmans graag nog overleg om te bespreken welke optie hun voorkeur heeft om een mogelijke knip of eenrichtingsverkeer te maken tussen de Trekschuit en IJsseloevers, om het parkeren te sturen. Hiervoor neemt Heijmans per mail contact op.

De
Wijde
Blik



Verslag

De Wjde Blik

Optie 1:
Open



Optie 2:
Eenrichtingsverkeer
d.m.v. bebording en
smal wegprofiel



Optie 3:
Afsluiten door paaltje
of onderbreken weg



Bijscript afbeeldingen: Opties mogelijke knip of eenrichtingsverkeer tussen Trekschuit en IJsseloevers om parkeren te sturen.

Reacties van omwonenden

Er zijn zorgen dat toekomstige bewoners van IJsseloevers op andere plekken in omliggende wijken (bijv. bij de Trekschuit) zullen parkeren omdat dat makkelijker is. Heijmans geeft aan dat zij graag met omwonenden uit deze wijk in gesprek willen om te kijken hoe zij die verbinding zo goed mogelijk vorm kunnen geven.

Vragen

1. Ik maak me hierbij zorgen over calamiteiten. Hoe ga je om met paaltjes die niet naar beneden gaan door een technisch defect?
Antwoord: . Een van de eerste onderwerpen waar we over nadenken bij het ontwikkelen van een wijk is veiligheid. Dit plan wordt niet alleen door Heijmans bedacht en gemaakt. Vele instanties kijken mee en moeten hier een akkoord op geven. Een van de instanties die meekijkt is de VRU (Veiligheidsregio Utrecht). De VRU heeft haar akkoord gegeven op hoe we het plan inrichten. Dit gaat ook om de veiligheid in de parkeerhubs. Het plan voldoet aan de eisen.
2. De VRU heeft akkoord gegeven. Stel dat jullie de straatjes alsnog smaller maken, keuren ze het dan af?
Antwoord: Ja, we kunnen niet zomaar een straat smaller maken zonder goedkeuring.
3. Hoe breed is de dikgedrukte roze straat?
Antwoord: Na afloop is dit opgezocht. De straat is ca 4 meter breed, met op enkele plekken een verbreding.
4. Hoe gaan jullie (gemeente IJsselstein) een tekort aan parkeerplekken oplossen?
Antwoord: De CROW is de instantie die de gemeente adviseert over realistische parkeernormen in allerlei gradaties. Er zijn

Verslag

verschillende instanties die akkoord hebben gegeven op dit parkeerbeleid.

Nuance van een van de aanwezigen: er zitten bandbreedtes in de CROW. Het is maar net hoe IJsselstein beoordeeld wordt op de bandbreedtes. Volgens de aanwezige is het autobezit in IJsselstein 2,7 keer groter dan het gemiddelde. In z'n algemeenheid pleiten omwonenden ervoor om de parkeercapaciteit meer op maat voor IJsselstein te maken. Volgens hen is er bijna niemand die in IJsselstein woont én werkt en bovendien werkt het OV in IJsselstein niet goed genoeg. De omwonenden stellen voor dat de gemeente IJsselstein, de VRU en Heijmans nog eens met elkaar in gesprek gaan hierover en daarbij de ervaringen van de gemeente IJsselstein van de afgelopen 10 jaar betrekken. De gemeenteraad heeft hierover bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten parkeerbeleid al een afweging gemaakt en dit is uitgangspunt en kader voor dit project en andere projecten in deze gemeente.

5. Er wordt voor het bezoekers parkeren gerekend met het getal 0,15 parkeerplek per woning. Ik kwam steeds op 0,3 uit. Is er een reden om dit geval te halveren?
Antwoord: Er wordt gekeken naar de stedelijkheidsgraad op basis van bebouwingsdichtheid. Deze is voor sterk stedelijk (wat IJsselstein officieel is) en matig stedelijk (hoe IJsselstein gevoelsmatig voelt) allebei 0,15. In het mobiliteitsplan onderbouwen we hoe we tot de parkeernorm zijn gekomen. Deze onderbouwing is gemaakt op basis van het CBS, de enquête die we hebben uitgezet onder woningzoekenden en nog een aantal andere onderzoeken. De gekozen parkeernormen zitten binnen elk segment net onder het midden van de bandbreedte en zitten niet aan de onderkant van de bandbreedte.
6. Hoe kan het dat je na een vergunning voor een plan achteraf alsnog kunt zeggen dat er een verdieping op een parkeergarage gezet wordt. Mag dat wel?
Antwoord: Voor IJsseloevers hebben we die flexibiliteit ingebouwd in onze aanvraag voor het omgevingsplan. Voor het omgevingsplan dienen we voor de zuidelijke parkeerhub een bouwhoogte van 4 bouwlagen in, maar we bouwen in principe slechts 3 bouwlagen. Op die manier kunnen we nog ca. 60 extra parkeerplekken maken, mocht dat nodig zijn. We gaan straks bouwen van noord naar zuid. Ongeveer halverwege het plan, dus ter hoogte van de groene scheg in het midden van het plan, hebben we een vrij gemêleerd woningbouwprogramma gebouwd en kunnen we dus op dat moment goed inschatten of de parkeercapaciteit voldoet. Pas daarna bouwen we de zuidelijke parkeerhub en daarbij kunnen we dus kiezen of we die 3 of 4 bouwlagen hoog maken.
7. Komt er wel of niet een in- of uitrit vanuit de Dekschuit/Trekschuit?
Antwoord: Voor Heijmans maakt dat niet uit. We leggen daarom de 3 varianten voor aan de bewoners van die wijk om te kijken wat hun voorkeur heeft.

Verslag

3c. Verkeersonderzoek

Toelichting door Heijmans (Stijn Tholhuijsen)

Er zijn twee verkeerskundige schouwen uitgevoerd door Goudappel, in november 2024 en in mei 2025. Bij beide was het beeld gelijk: de Zomerdijk zelf heeft een goede verkeersafwikkeling. Bij de kruising met de Oranje Nassaulaan wordt het drukker en tot aan de N210 rijdt het langzaam.

Het mobiliteitsplan IJsselstein 2020 van de Gemeente IJsselstein geeft aan dat meer woningen tot meer verkeer leidt bij geen aanpassing van gedrag. Inzetten op meer wandelen, fiets en OV is dus belangrijk.

In het onderzoek van Goudappel is gerekend met 600 woningen. Dit zorgt naar schatting voor 1.900 motorvoertuigen per etmaal.

Er is door Goudappel op 12 plekken gekeken naar welke aantallen er per dag voorbijkomen in 2040 zonder woningbouw van ROBA en in 2040 mét woningbouw. Conclusie: de toename blijft op 11 van de 12 plekken onder de 10%, wat volgens Goudappel een beperkte toename is. Wanneer de toegenomen drukte onder de 10% is, zult u er in de praktijk weinig van merken. De kruising Oranje Nassaulaan – Zomerdijk is met een stijging van 14% een uitzondering. De gemeente heeft aanvullend nog verkeerstellingen uitgezet. De resultaten hiervan zijn nog niet bekend.

De gemeente voegt hieraan toe dat de Noord IJsseldijk is opgenomen in het mobiliteitsplan van de gemeente IJsselstein. Naar aanleiding van het Sweco rapport dat de gemeente eerder heeft laten opstellen, onderzoekt de gemeente een aantal kruispunten. De gemeente is zich ervan bewust dat wanneer je woningen toevoegt in IJsselstein, je op een bepaald moment in de toekomst maatregelen moet nemen. Welke maatregelen dit zijn wordt nog onderzocht. De maatregelen worden gaandeweg uitgevoerd, voordat de wijk helemaal gerealiseerd is.

De I/C-verhoudingen (intensiteit/capaciteit) voor de ochtend- en avondspits voor de met verkeerslichten geregelde kruispunten tussen de Kerspellaan – Zomerdijk, Oranje Nassaulaan – Utrechtseweg en de drie zuidelijke verkeerslichtenkruispunten (richting de N210), zijn in de referentiesituaties al zeer zwaar belast (I/C-waarde > 85%). In de plansituatie blijven deze waardes nagenoeg gelijk. Dit impliceert dat het vastlopen van deze kruispunten al een knelpunt is dat zich ook in de referentiesituatie 2040 reeds voordoet en daarmee niet toe te schrijven is aan dit plan.

In het geheel blijven alle I/C-verhoudingen vrijwel gelijk in beide situaties. Dit toont aan dat het planeffect op dit gebied minimaal is.

Met behulp van Wegenscan, gebaseerd op de principes uit de landelijke visie Duurzaam Veilig, wordt een uitspraak gedaan over de wenselijke verkeersintensiteit gebaseerd op de huidige vormgeving van het betreffende wegvak.

In een latere fase wordt vervolgonderzoek verricht naar de verkeersveiligheid op de oversteekplaats over de Kerspellaan richting de Agnesschool. Daarnaast wordt in een latere fase onderzocht hoe

Verslag

veilig oversteken voor wandelaars en fietsers op de Zomerdijk wordt gewaarborgd.

Reacties van omwonenden

Een van de aanwezigen is positief over het feit dat er recentelijk tellingen zijn uitgevoerd door de gemeente. In die periode zijn er verschillende weersomstandigheden geweest, verschillende momenten qua drukte, de fietsers zijn meegenomen en buiten de vakantieperiode. Daarmee geven de tellingen een realistisch beeld.

Een van de deelnemers zou graag de resultaten zien van de data van de tellussen tijdens de spits. Dat is relevanter dan per etmaal (24 uur), want het gaat de bewoners vooral om de piekbelasting. Goudappel laat weten dat de modelplots met spitsintensiteiten zijn opgenomen in de bijlagen van hun rapportage. Modelplots zijn grafieken en/of plaatjes die laten zien hoe goed een model werkt of wat het voorspelt. Ze laten 2-uurs spitsintensiteiten zien in de ochtend- en avondspitsperiode (7.00 – 9.00 en 16.00 – 18.00 uur).

Gestelde vragen

1. Waarom lagen er op de Utrechtseweg geen tellers?
Antwoord: Op de Utrechtseweg is ook gemeten. Deze telslang was kapot gegaan. Daardoor lag deze niet in dezelfde periode als veel andere telslangen. Er is dus wel geteld en gemeten op de Utrechtseweg.
2. Waarom wordt 2040 als referentie gebruikt? Is de wijk dan pas af?
Antwoord: 15 jaar is een standaard tijdsbestek dat gebruikt wordt in verkeersonderzoeken.
3. Wat gebeurt er in de 15 jaar tussen 2025 en 2040? Welke verwachtingen zijn er?
Antwoord: Hierin vindt de groei plaats die het verkeer sowieso heeft, ook als er niks gebouwd wordt. Dit heet de autonome groei.
4. Zijn er in 2030 dan minder dan 1900 verkeersbewegingen?
Antwoord: de 1900mvt/etmaal betreft de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling in het prognosejaar 2040. In 2030 is nog niet de hele gebiedsontwikkeling klaar, dus zal het aantal mvt/etmaal inderdaad lager zijn.
5. Wordt de bouw van andere nieuwe wijken zoals Rijnenburg ook meegenomen in de groei?
Antwoord: Rijnenburg is niet meegenomen in het prognosejaar van het verkeersmodel, omdat deze ontwikkeling nog niet concreet genoeg is.

Vervolg

Op dit moment worden het Omgevingsplan en de bijbehorende onderzoeksrapporten afgerond. Deze komen naar verwachting begin 2026 ter inzage te liggen. Belanghebbenden kunnen zienswijzen indienen als zij het ergens niet mee eens zijn. De gemeenteraad beslist vervolgens wat zij doet met de zienswijzen.

De daadwerkelijke start bouw van de eerste woningen is nu voorzien in 2028. Ruim voor die tijd komt Heijmans bij de omwonenden terug in het kader van een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).