

Nota van inspraak en overleg

Voorontwerpbestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein'

Hoofddocument

Bestemmingsplan en plangebied

Het bestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein' voorziet in een planologische regeling voor de realisatie van een woongebouw met 59 wooneenheden op het perceel Poortdijk 101 in IJsselstein.

Bijeenkomsten

Voorafgaand aan de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan zijn een tweetal informatiebijeenkomsten/inloopavonden georganiseerd:

- De eerste bijeenkomst heeft op donderdag 28 juni 2018 plaatsgevonden. Voor deze bijeenkomst zijn uitnodigingen verstuurd naar 105 adressen uit de (directe) omgeving van het plangebied. Tijdens de avond is een eerste versie van het (bouw)plan gepresenteerd en konden vragen worden gesteld en suggesties worden gedaan. Na deze avond zijn deze suggesties samengevat. Tevens is beoordeeld op welke wijze de suggesties kunnen worden meegenomen in het plan, de onderzoeken en het voorontwerp bestemmingsplan.
- Op 18 september 2018 is een vervolgbijeenkomst georganiseerd. Hiervoor is wederom een uitnodiging verstuurd naar de 105 adressen uit de (directe) omgeving van het plangebied. Tijdens deze bijeenkomst zijn de vorderingen qua planuitwerking gepresenteerd. Tevens is teruggekoppeld op welke wijze rekening is gehouden met de suggesties die tijdens de eerste bijeenkomst naar voren zijn gebracht.

Aanpassingen

Naar aanleiding van de eerste informatiebijeenkomst heeft een aanzienlijke aanpassing van het (bouw)plan plaatsgevonden, waarbij het aantal bouwlagen is teruggebracht van vijf naar vier. Deze aanpassing qua bouwhoogte is verwerkt in het voorontwerp bestemmingsplan. Verder is naar aanleiding van de eerste informatiebijeenkomst de situering van de ontsluiting van het plangebied aangepast, om hinder van inschijnende koplampen voor omwonenden zoveel mogelijk te voorkomen. Deze aanpassing wordt verwerkt in het bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

Procedure

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein' met de daarop betrekking hebbende stukken heeft van 22 november 2018 tot en met 19 december 2018 ter inzage gelegen in het kader van inspraak. Tevens is het plan digitaal beschikbaar gesteld en raadpleegbaar via

www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een reactie op het voorontwerp bestemmingsplan in te dienen.

Op 11 december 2018 is een inloopavond in het stadhuis van IJsselstein gehouden waar het plan ingezien kon worden en waar gelegenheid was om vragen te stellen over het voorontwerp bestemmingsplan.

Daarnaast is het voorontwerp bestemmingsplan op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de vooroverlegpartners van de gemeente.

Er zijn 4 vooroverlegreacties en 23 inspraakreacties namens 34 omwonenden ingediend ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan. 9 reacties zijn buiten de termijn ingediend. Aangezien het bestemmingsplan zich nog in de voorbereidende fase bevindt, zijn deze reacties toch betrokken in de procedure. In het kader van de formele juridische vervolgstappen is deze vrijheid er niet.

Deze nota bevat de inhoud van de inspraak- en vooroverlegreacties en de beantwoording daarvan. De verschillende onderdelen van de reacties zijn genummerd, zodat hiernaar verwezen kan worden. Op basis hiervan is beoordeeld of de reacties leiden tot nodige aanpassingen aan het plan. Dit wordt steeds bij elk onderdeel weergegeven. De aanpassingen die in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd, zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Inspraakreacties

	Aanpassing van het bestemmingsplan
Inspreker 1	Nee
Inspreker 2	Ja
Inspreker 3	Ja
Inspreker 4	Ja
Inspreker 5	Ja
Inspreker 6	Ja
Inspreker 7	Nee
Inspreker 8	Ja
Inspreker 9	Nee
Inspreker 10	Nee
Inspreker 11 Legalexion	Ja
Inspreker 12	Ja
Inspreker 13	Ja
Inspreker 14	Ja
Inspreker 15	Ja
Inspreker 16	Nee
Inspreker 17	Nee
Inspreker 18	Nee
Inspreker 19	Ja
Inspreker 20	Nee
Inspreker 21	Nee
Inspreker 22	Ja
Inspreker 23	Nee

Vooroverlegreacties

	Aanpassing van het bestemmingsplan
Gasunie	Nee
Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden	Ja
Provincie Utrecht	Nee

Veiligheidsregio Utrecht	Nee
--------------------------	-----

Programma wijziging

Tijdens de inzageperiode van het voorontwerp bestemmingsplan is gebleken dat het niet zeker is dat de 17 wooneenheden voor zorgbehoevenden in het beoogde woongebouw worden gerealiseerd. Er is daarom ook een alternatief hiervoor onderzocht in de vorm van 19 reguliere wooneenheden. In het geval van de 17 wooneenheden voor zorgbehoevenden komt het totale aantal eenheden in het woongebouw op 57. Bij het alternatief komt het totale aantal eenheden in het beoogde woongebouw op 59. Het parkeer- en verkeersonderzoek is hierop aangepast, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met een programma van 59 wooneenheden.

Vervolg

Een aantal inspraak- en vooroverlegreacties leidt tot aanpassingen van het ontwerp bestemmingsplan. Dit ontwerp bestemmingsplan wordt conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Hierbij wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen kenbaar te maken. Na de beantwoording van de eventuele zienswijzen wordt het plan eventueel aangepast ten behoeve van de vaststelling door de gemeenteraad.

1 Beantwoording inspraakreacties

1.1 Inspraakreactie 1

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
001a	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte meer voor mijn auto er is nu reeds sprake van een parkeertekort.	Verwezen wordt naar het parkeeronderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. In dit onderzoek is onderbouwd dat voor de beoogde woningbouwontwikkeling is voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Dit blijkt onder andere uit de volgende conclusie: <i>‘Ook met een laag gebruik van de deelauto’s, zullen er dus voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bewoners.’</i> Tot slot wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto’s uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Nee
001b	Ik verwacht schade aan mijn huis doordat mijn woning op een zandplaat is gebouwd en er reeds schade is geweest na bouwwerkzaamheden op nog grotere afstand (appartementen achter het zwembad).	De bouwwerkzaamheden worden niet in onderhavig bestemmingsplan geregeld, maar in de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen. Ten behoeve hiervan wordt onder andere aan het Bouwbesluit getoetst. Hierin zijn onder andere regels voor hinder als gevolg van bouw- en sloopwerkzaamheden opgenomen (bijvoorbeeld voor trillingshinder).	Nee

001c	Het Imminkplein is een gemeentelijk monument wat dient te worden beschermd tegen verzakking en scheurvorming aan de gevels en draagmuren.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001b. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat aan de omgevingsvergunning voorschriften kunnen worden verbonden om schade aan omliggende bebouwing te voorkomen. Hierbij kan met name gedacht worden aan een nulmeting voorafgaand aan de bouw- en sloopwerkzaamheden.	Nee
001d	Er zal door deze nieuwbouw nog meer verkeersbewegingen ontstaan in een wijk waar een uiterst drukke route van fietsers en bromfietsen reeds bestaat (Poortdijk).	Verwezen wordt naar het parkeeronderzoek, waarin onder andere de verkeersgeneratie van de beoogde woningbouwontwikkeling is beoordeeld. Hierover is onder andere geconcludeerd dat, uitgaande van twee deelauto's en het vervallen van de schoolfunctie, sprake zal zijn van circa 70 extra verkeersbewegingen per etmaal in de wijk. Mede op basis daarvan is in het onderzoek aangegeven dat door de beoogde ontwikkeling geen nieuwe verkeerskundige problemen ontstaan. Verder wordt nog opgemerkt dat de betreffende extra verkeersbewegingen niet over de Poortdijk zullen plaatsvinden.	Nee

1.2 Inspraakreactie 2

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
002a	Voor de bewoners voor het te bouwen complex en/of bezoek is er geen parkeerruimte beschikbaar. Voor de huidige bewoners en bezoek van de Poortdijk, bezoekers van de sporthal en rouwauto's van de kerk is er nu al een zeer groot parkeerprobleem. Dit is veroorzaakt door het betaald parkeren in de binnenstad. Werknemers en bezoekers parkeren hier hun auto's omdat onze	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In het parkeeronderzoek is geconcludeerd dat er geen sprake is van negatieve effecten op de huidige parkeersituatie. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat bestaande parkeerproblemen in de wijk in beginsel buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan vallen. Het bestemmingsplan is gericht op de 'parkeereffecten' op de	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk

	straat de eerste straat met gratis parkeren is aangrenzend aan de binnenstad.	huidige parkeersituatie die direct het gevolg zijn van de beoogde ontwikkeling in het plangebied. Daarbij wordt de huidige parkeersituatie wel in ogenschouw genomen door voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een parkeerdrukmeting uit te voeren.	
002b	Zelf zijn wij slecht ter been en kunnen, als wij even weg zijn geweest met de auto, niet meer bij ons in de straat parkeren. Ook voor de medewerkers van de thuiszorg is dit een groot probleem.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 002a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk
002c	Er is nu een bord geplaatst dat er alleen door bewoners mag worden geparkeerd. Dit wordt echter niet gehandhaafd en er kan geen sanctie volgen indien er toch door anderen wordt geparkeerd. Dit bord heeft dus geen enkele effect op het grote parkeerprobleem.	De bebording en handhaving hiervan ter plaatse van de woning van de inspreker valt buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan.	Nee
002d	Onze straat is reeds meerdere malen de dupe geworden van nieuwbouw (appartementen bij de stoplichten van de Utrechtsestraat, luxe woningen op het terrein van Tuincentrum Blomhof en appartementen aan de Frankrijkstraat. Het aanzicht van onze oude volksbuurt verliest hierdoor steeds meer zijn vrijheid en identiteit. Ook zijn er meer woningen dan parkeerplaatsen gerealiseerd tijdens de bouw.	Ten aanzien van de inpassing van het beoogde woongebouw in de (directe) omgeving wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin is onder andere geconcludeerd dat de ontwikkeling past in de omgeving en het relevante gemeentelijk beleid. Daar komt bij dat het plangebied geen onderdeel is van een beschermd stadsgezicht. In aanvulling hierop wordt specifiek verwezen naar paragraaf 3.3.6 van de toelichting, waarin een eerste toetsing aan het relevante, gemeentelijke welstandsbeleid is beschreven. Verder is het zo dat in het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen een welstandsbeoordeling aan de orde is. In dit kader	Nee

		zal de architectuur van het beoogde woongebouw getoetst worden, mede in relatie tot de omliggende bebouwing.	
002e	Onze huizen zijn meer dan 100 jaar oud, hierdoor kan je erop wachten dat er schade zal ontstaan door zwaar vrachtverkeer tijdens de bouw en het bouwen zelf.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee
002f	Het huidige terrein van de poortdijk 101 zou ook gebruikt kunnen worden voor nieuwe parkeerplaatsen. Onze straat is toch al een soort P&R. Daar hoort ook een grote parkeerplaats bij.	Vanwege met name het gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 (zie ook paragraaf 3.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan) kan gesteld worden dat de voorgestelde parkeerplaats niet past in het gemeentelijk beleid. Om die reden wordt niet nader ingegaan op dit voorgestelde alternatief.	Nee
002g	Indien het betaald parkeren zou worden opgeheven in de binnenstad en de parkeerproblematiek in onze straat hierdoor zou worden opgelost, zou de bouw van een appartement op de plek van de huidige school en voor iedere woning gemiddeld 1,5 parkeerplaats voor mij geen probleem zijn. Ook kan dan iedereen parkeren in het gebied waar hij ook daadwerkelijk moet zijn. De leegstand van de winkels in de binnenstad zou waarschijnlijk ook worden teruggedrongen.	Betaald parkeren in de binnenstad valt buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is gericht op de 'parkeereffecten' die direct gevolg zijn van de beoogde ontwikkeling in het plangebied.	Nee

1.3 Inspraakreactie 3

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
003a	Door geplande woningbouw wordt mijn privacy ernstig aangetast door de balkons en hoogte van het gebouw.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de inspreker is ruim 30 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan.	Nee

		Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf.	
003b	Door de nieuwe situatie krijg ik nog meer mos aan het gebouw. Er komt geen zon meer.	Voor het beoogde woongebouw is een analyse van de beschaduwung uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat ter plaatse van de woning van de inspreker alleen extra schaduw wordt verwacht in de avonden tijdens de lente- en herfstperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat een onaanvaardbare toename van beschaduwung niet aan de orde is. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het aspect bezonning (kort) beschreven en beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij de uitgevoerde analyse als bijlage wordt toegevoegd.	Ja, aanvullen toelichting met aspect bezonning (inclusief analyse)
003c	De afstand van het gebouw is te klein voor 4 hoog. Gezien de afstanden van het gebouw naar de andere gebouwen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002d. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de afstand tot de meest dichtbij gelegen (woon)bebouwing circa 17 meter bedraagt. Gelet op de ligging in een stedelijke omgeving worden deze afstand en omvang acceptabel geacht.	Nee
003d	Het gebouw is te breed. Ondanks dat er gezegd is aan beide zijde er een lokaal afgehaald wordt.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 003c. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de bestaande bebouwing, gezien vanaf de Frankrijkstraat, een vergelijkbare breedte heeft als het beoogde woongebouw. Bij de opmerking over het verwijderen van lokalen ontbreekt een bronvermelding, maar geconstateerd wordt dat deze niet is gebaseerd op het relevante gemeentelijke beleid.	Nee

003e	Ook zal de waarde van mijn huis minder worden.	De (mogelijke) waardevermindering van de woning van de inspreker valt buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. Wel kan hiervoor, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, op grond van de Wet ruimtelijke ordening een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente.	Nee
------	--	---	-----

1.4 Inspraakreactie 4

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
004a	Voor de bewoners voor het te bouwen complex en/of bezoek is er geen parkeerruimte beschikbaar. Voor de huidige bewoners en bezoek van de Poortdijk, bezoekers van de sporthal en rouw- en trouwauto's van de kerk is er nu al een zeer groot parkeerprobleem. Dit is veroorzaakt door het betaald parkeren in de binnenstad. Werknemers en bezoekers parkeren hier hun auto's omdat onze straat de eerste straat met gratis parkeren is aangrenzend aan de binnenstad.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002a.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk
004b	Er is nu een bord geplaatst dat er alleen door bewoners mag worden geparkeerd. Dit wordt echter niet gehandhaafd en er kan geen sanctie volgen indien er toch door anderen wordt geparkeerd. Dit bord heeft dus geen enkele effect op het grote parkeerprobleem.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002c.	Nee
004c	Onze straat is reeds meerdere malen de dupe geworden van nieuwbouw (appartementen bij de stoplichten van de Utrechtsestraat, luxe woningen op het terrein van Tuincentrum Blomhof en appartementen aan de Frankrijkstraat. Het aanzicht van onze oude volksbuurt verliest hierdoor steeds meer zijn vrijheid en	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002d.	Nee

	identiteit. Ook zijn er meer woningen dan parkeerplaatsen gerealiseerd tijdens de bouw.		
004d	Onze huizen zijn meer dan 100 jaar oud, hierdoor kan je erop wachten dat er schade zal ontstaan door zwaar vrachtverkeer tijdens de bouw en het bouwen zelf.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee
004e	Beter zou het zijn om het appartement te bouwen langs het fietspad bij de Nedereindse Plas. Hierdoor wordt het voor het fietsverkeer ook een stuk veiliger wanneer het donker is. Hier is ook goed nieuwe parkeerruimte te realiseren.	De inspreker lijkt te doelen op een alternatieve locatie in het buitengebied van buurgemeente Utrecht. Gelet op de ligging in het buitengebied is het in beginsel aannemelijk dat ter plaatse geen woningbouw is toegestaan. Daar komt nog bij dat de gemeente IJsselstein ter plaatse geen bevoegdheden heeft. In aanvulling hierop heeft de raad met het vaststellen van de Kadernota 2017 een opdracht aan het college meegegeven, namelijk de ontwikkeling van woningen op de locatie Poortdijk 101.	Nee
004f	Het huidige terrein van de poortdijk 101 zou dan gebruikt kunnen worden voor nieuwe parkeerplaatsen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002f.	Nee
004g	Indien het betaald parkeren zou worden opgeheven in de binnenstad en de parkeerproblematiek in onze straat hierdoor zou worden opgelost, zou de bouw van een appartement op de plek van de huidige school en voor iedere woning gemiddeld 1,5 parkeerplaats voor mij geen probleem zijn.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002g.	Nee

1.5 Inspraakreactie 5

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
005a	Ik verwacht dat de hoogbouw tegenover mijn appartement veel negatieve invloed zal gaan hebben op de hoeveelheid licht die mijn huis zal bereiken. Een gesprek met de architect hierover waarin foto's dit aantonen bevestigt dit.	Voor het beoogde woongebouw is een analyse van de beschaduwing uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat ter plaatse van de woning van de inspreker alleen extra schaduw wordt verwacht in de avonden tijdens de lente- en	Ja, aanvullen toelichting met aspect bezonning

		herfstperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat een onaanvaardbare toename van beschaduwning niet aan de orde is. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het aspect bezonning (kort) beschreven en beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij de uitgevoerde analyse als bijlage wordt toegevoegd. Voor wat betreft de vraag of sprake is van 'hoogbouw' wordt verwezen naar de gemeentelijke nota 'Bouwhoogten in IJsselstein'. In deze nota is hoogbouw als volgt gedefinieerd: <i>'alle bebouwing die hoger dan vijf bouwlagen (ca. 15 meter) is'</i>. Het beoogde woongebouw kan derhalve nadrukkelijk niet worden aangemerkt als hoogbouw.	(inclusief analyse)
005b	Het parkeren zal, mijn inziens, veel problemen gaan opleveren voor de hele buurt. Een tekort aan parkeerplaatsen, betaald parkeren?, en mogelijk zelfs onveilige situaties als gevolg.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a.	Nee
005c	Het ontwikkelen van hoogbouw brengt vele risico's / zware werkzaamheden met zich mee, schade aan het pand waar mijn appartement zich bevindt (zeer nabij de bouwlocatie) lijkt mij zeer groot.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c. Aanvullend hierop wordt voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' verwezen naar de beantwoording onder 005a.	Nee

1.6 Inspraakreactie 6

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
006a	Ik woon met mijn gezin op de Poortdijk, op nummer 95. Ik heb deze woning enkele jaren terug eigenhandig gerestaureerd. Ik heb vrijwel alle oude details gehandhaafd, maar de woning ook naar huidige maatstaven geïsoleerd en ingericht, Ik heb in die tijd regelmatig	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002d. Voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' wordt verwezen naar de beantwoording onder 005a.	Nee

	bezoek gehad van dienstdoende gemeenteambtenaren om te controleren of ik het karakter van het gemeentelijk monument wat ik aan het verbouwen was wel in ere hield. Nu wil de gemeente zelf hoogbouw gaan plaatsen enkele tientallen meters van onze woning en nu gelden er ineens hele andere regels, er wordt totaal geen rekening gehouden met het historische karakter van de buurt en alle kritiek van omwonenden lijkt volledig genegeerd te worden.	In aanvulling hierop wordt verwezen naar het beschreven proces voorafgaand aan het voorontwerpbestemmingsplan. Uit deze beschrijving blijkt dat wel degelijk aanpassingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van de informatiebijeenkomsten. Echter niet alle wensen van omwonenden zijn ingewilligd. Tevens blijkt dit uit de bijgevoegde verslagen van deze twee bijeenkomsten.	
006b	Allereerst verliezen wij onze complete privacy in onze achtertuin omdat de geplande bouw zo hoog is dat vanuit/vanaf alle ramen/balkons op de hogere verdiepingen aan de zuidkant in onze achtertuin gekeken wordt.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de inspreker is circa 30 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de initiatiefnemer met de bewoners van de woningen direct ten zuiden van het plangebied (aan de Poortdijk en het Imminkplein) in overleg zal treden over de mogelijkheden om tussen het plangebied en deze woningen een groene (zicht)afscherming te realiseren.	Nee
006c	De gemeente is van plan hier 57 woningen te bouwen met slechts 24 parkeerplaatsen, hoe kan iemand bij zijn volle verstand dit bedenken en ervan uitgaan dat hier geen problemen door gaan ontstaan. Er is al zo vaak aangetoond dat gemeentes het aantal auto's veel te positief inschatten en dus veel te weinig parkeerplaatsen aanleggen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de gehanteerde parkeernorm in het parkeeronderzoek nader onderbouwd is.	Nee

	Over het algemeen wordt er uitgegaan van 1,2 auto's per huishouden wat al vaak tot parkeerproblemen heeft geleid omdat het te positief is. Hier gaat men echter uit van 0,42 per huishouden!		
006d	Dit terwijl hier al dagelijks parkeerproblemen zijn, we hebben een drukbezochte sporthal en een kerk waar regelmatig begrafenissen worden gefaciliteerd. Auto's staan dan dubbel geparkeerd en zelfs op de stoep.	Verwezen wordt naar de reactie onder 002a.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk
006e	Overdag staat het hier vol met auto's van mensen die in de binnenstad werken. Ik heb dit probleem al menigmaal aangekaart bij de gemeente, alle keren werd beloofd dat men er mee aan de slag ging en nog nooit is er iets tastbaars ondernomen.	Verwezen wordt naar de reactie onder 002a.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk
006f	Hoe moet dit straks als er nog 57 woningen extra gerealiseerd zijn? Waar gaan al deze mensen parkeren? Als het zover mocht komen is er geen weg meer terug, wij zijn als bewoners het slachtoffer. We zouden er toch vanuit mogen gaan dat de gemeente opkomt voor de belangen van zijn huidige bewoners.	Verwezen wordt naar de reactie onder 002a.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk
006g	In de bijlage twee artikelen wat betreft het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw en de plichten van een gemeente wat betreft parkeren. En willekeurig genomen foto's van het huidige dagelijkse parkeerprobleem.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de gehanteerde parkeernorm in het parkeeronderzoek nader onderbouwd is. Tot slot wordt nog gewezen op het 2e artikel dat door de spreker is aangedragen (d.d. 11 september 2017). Hierin staat onder andere het volgende: <i>Het is vaste jurisprudentie dat een bestaand parkeertekort bij nieuwbouw buiten beschouwing mag blijven. Dat betekent dat de parkeerproblemen in de rest van de wijk niet behoeven te worden opgelost door de nieuwbouw.</i>	Nee
006h	Onze woning is gebouwd in het jaar 1911, in die tijd werd er nog niet gefundeerd als tegenwoordig, onze woning is daarom ook niet onderheid. Roering in de grond dichtbij onze woning kan dus ook	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee

	blijvende schade aanrichten aan onze woning. Ongeacht welke bouw er gaat plaatsvinden wil ik dat er een door de gemeente gefinancierde expertise plaatsvindt vóór de aanvang van de sloopwerkzaamheden en na het voltooien van de bouw om aan te kunnen tonen of er schade aan onze woning is ontstaan tijdens de bouw. Ook eis ik dat er trillingsvrij gefundeerd gaat worden zodat de kans op schade aan omliggende bebouwing minimaal gaat zijn.		
--	---	--	--

1.7 Inspraakreactie 7

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
007a	De drie grote waardevolle essen die gespaard gaan worden, hebben een kroonprojectie van een diameter van 20 meter. De belangrijkste haar/wortels waar de essen ook het water mee opnemen zitten 2 meter buiten de kroonprojectie. Om een kans van slagen dat de drie grote waardevolle essen de bouwactiviteiten het zullen overleven zal een boombescherming ruimte gemaakt moeten worden van vasten hekken om de essen heen 2 meter buiten de kroonprojectie om ongeveer 10 meter bij 10 meter per boom. Belangrijk is ook dat er een en een beschermingsplan gemaakt wordt met een document dat bekend is bij alle deelnemers aan het plan en uitvoering. Het gebouw zal minstens 8 meter van de noordelijkste es moeten komen te staan om de bomengroep te kunnen behouden. Minstens de huidige gevellijn aanhouden, voor de nieuwe bebouwing en de toekomstige bewoners voor de essen zou de bebouwing nog liefs nog verder gezet kunnen worden dan is iedereen gelukkig en de essen zeker. Een goed toezicht en goede afspraken gemaakt met de bouwaannemer is ook belangrijk. Ook voor de overige bomen die	Allereerst wordt opgemerkt dat voor het beoogde woongebouw vrijwel dezelfde gevellijn ten opzicht van de Poortdijk wordt aangehouden. Maatregelen om de betreffende drie essen te beschermen tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden vallen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. Dit laat onverlet dat uitdrukkelijk beoogd wordt om deze essen te behouden en dat hiervoor een boombeschermingsplan zal worden voorgeschreven. Een dergelijk plan kan in beschermende maatregelen voorzien (bijvoorbeeld het plaatsen van hekken rondom deze bomen).	Nee

	misschien gespaard gaan worden gelden is ook een zorgvuldige boom-beschermingsplan en aanpak nodig.		
--	---	--	--

1.8 Inspraakreactie 8

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
008a	Bij ontwerp van het gebouw worden veel te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a.	Nee
008b	Er wordt vanuit gegaan dat er maar een parkeerbehoefte is van ±24 auto's maar dat is niet reëel. Het betekent dat er in de wijk veel meer parkeerdruk ontstaat.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de gehanteerde parkeernorm in het parkeeronderzoek nader onderbouwd is.	Nee
008c	Terwijl de gemeente 2 jaar geleden een aantal parkeerplaatsen erbij gemaakt heeft in de wijk om de parkeerdruk te verkleinen. Dan ga we nu toch niet het omgekeerde doen??	Bestaande parkeerproblemen in de wijk vallen in beginsel buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is gericht op de 'parkeereffecten' op de huidige parkeersituatie die direct het gevolg zijn van de beoogde ontwikkeling in het plangebied. Daarbij wordt de huidige parkeersituatie wel in ogenschouw genomen door voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een parkeerdrukmeting uit te voeren.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk

1.9 Inspraakreactie 9

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
009a	Door de geplande woningbouw ontstaat er meer parkeerdruk op de Poortdijk en omgeving waardoor parkeren van bewoners een probleem wordt.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a.	Nee

009b	Door de voorgestelde bebouwing wordt de grondstructuur zodanig veranderd dat er schade aan de bestaande bebouwing (onze huizen zijn niet onderheid) kan ontstaan.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee
------	---	---	-----

1.10 Inspraakreactie 10

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
010a	Voorliggend plan houdt geen rekening met geuite bezwaren tijdens de bijeenkomst over de gebiedsvisie: "De meeste andere reacties zijn niet tegen woningbouw als zodanig maar wel tegen hoogbouw, cq de appartementen variant. Ze wensen uitsluitend eengezinswoningen terug te zien op deze plek. Tenslotte noemen mensen het karakter van de monumentale oude huizen als waardevolle identiteit en uitstraling voor de nieuwe woningbouw." (pagina 14 van de gebiedsvisie, onderdeel "2.3 - Concept scenario's en reacties Duitslandstraat / Poortdijk")	De door de inspreker aangehaalde tekst uit het gebiedsperspectief wordt in dit document opgevolgd door de volgende tekst: <i>'In het gebiedsperspectief hebben we gemeend om- ondanks de bezwaren tegen appartementen- toch de mogelijkheid open te houden voor beide varianten. Dit, omdat daarmee de mogelijkheid in principe wordt verbreed om de marktvragen goed op te pakken. Gelijkvloerse seniorenappartementen zijn bijvoorbeeld via appartementen goed te realiseren. Daarnaast is het voordeel van appartementen dat er een openbare groenstrook gerealiseerd kan worden. We hebben overigens wel een maximale hoogte bepaald van vier lagen met het advies om de bovenste laag als kapconstructie te ontwerpen, waardoor de uitstraling meer passend is t.o.v. de omgeving.'</i> Uit deze tekst blijkt dat wel degelijk rekening is gehouden met de bezwaren, maar dat deze niet (volledig) zijn overgenomen.	Nee
010b	Tevens sluit het plan niet aan bij hetgeen in de gebiedsvisie werd omschreven: "Daarom ligt het voor de hand om bij de herontwikkeling met grondgebonden woningbouw aan te sluiten bij het kleinschalige karakter van de aanliggende woongebouwen. De woningen zijn maximaal 2 lagen plus een kap. Wanneer er gekozen	De door de inspreker aangehaalde tekst uit het gebiedsperspectief wordt in dit document opgevolgd door de volgende tekst: <i>'In het appartementengebouw zitten 3 tot 4 benutbare woonlagen. De vierde bouwlaag wordt bij voorkeur opgenomen in een kapconstructie waardoor het hoogtebeeld</i>	Nee

	wordt voor een appartementengebouw is een enigszins hogere maar vergelijkbare bouwhoogte van toepassing. Een echt hoog appartementengebouw is hier namelijk minder passend.” (pagina 31 van de gebiedsvisie, onderdeel “Verschijningsvorm, uitstraling van het gebied en uitwerkingskader”).	<i>vergelijkbaar wordt met dat van een (flinke) grondgebonden woning.’</i> Het beoogde woongebouw geeft hieraan invulling, waarbij de vierde bouwlaag door de kleinere oppervlakte c.q. terugliggende gevellijnen een vergelijkbare uitstraling als een kapconstructie krijgt.	
010c	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte meer voor mijn auto. Ik merk nu al dat het af en toe lastig is om mijn auto in de buurt van mijn huis te parkeren. Met de huidige plannen zal de parkeerdruk alleen maar toenemen.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto’s uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk en/of het Imminkplein. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Nee
010d	Ik verwacht schade aan mijn huis doordat eerdere ervaringen hebben geleerd dat er door bouwwerkzaamheden scheuren kunnen ontstaan in de buitenmuren.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee

1.11 Inspraakreactie 11 (Legalexion)

Deze inspraakreactie betreft een gezamenlijke brief namens meerdere insprekers. In de navolgende tabel zijn alle punten uit deze brief van een beantwoording voorzien. Als bijlage zijn bij deze brief de afzonderlijke punten per inspreker opgenomen. Voor zover deze afzonderlijke punten overeenkomen met punten uit de gezamenlijke brief, zijn deze voor kennisgeving aangenomen. Op de afzonderlijke punten die niet in de brief terugkomen, is in een afzonderlijke tabel gereageerd.

Gezamenlijke brief

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
011a	Het bouwplan omvat een appartementencomplex met 57 woningen, verdeeld over 4 bouwlagen. Zoals eerder opgemerkt, zijn de insprekers niet per definitie tegen nieuwbouw op de betreffende locatie. In de bestaande situatie staat er immers	Allereerst wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan, waarin de omgeving van het plangebied is beschreven. Uit deze beschrijving blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied al sprake is van	Nee

	een schoolgebouw. Insprekers zijn echter geschrokken van de omvang van het bouwplan. In de directe omgeving van alle insprekers is in wezen enkel sprake van laagbouw, één of twee bouwlagen. Ook in de huidige situatie is er sprake van één bouwlaag. In de nieuwe situatie daarentegen zal sprake zijn van 4 bouwlagen, met een maximale bouwhoogte van 14 meter, waarbij een bouwvlak is opgenomen van 1.700 m² (op een perceel van 4.000 m²). Naar het oordeel van insprekers wordt daardoor een appartementencomplex mogelijk gemaakt dat stedenbouwkundig geziene de gehele wijk gaat domineren. Insprekers vinden het voorgestelde grootschalige appartementencomplex niet passen in het overwegend kleinschalige karakter van de bestaande omgeving. • Insprekers zijn van oordeel dat hier met maximaal 2 bouwlagen volstaan had moeten worden. Met 2 bouwlagen wordt aangesloten op de huidige stedenbouwkundige omgeving. Met het appartementencomplex van 4 bouwlagen wordt daarentegen afgeweken van de bestaande stedenbouwkundige omgeving.	bebouwing met 3 en 4 bouwlagen. Gelet hierop wordt niet gezien waarom het beoogde woongebouw qua hoogte niet zou passen in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Ten aanzien van de oppervlakte wordt verwezen naar paragraaf 2.1 en 2.2 van de toelichting, waaruit blijkt dat de toename qua vloeroppervlakte relatief beperkt is (circa 150 m²). Daar komt bij dat de omvang van het bouwvlak ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk verkleind is (circa 800 m²). Ook zijn in de omgeving van het plangebied meer gebouwen met een relatief grote vloeroppervlakte aanwezig, zoals het naastgelegen dagcentrum, de sporthal en de kerk. Gelet op het voorgaande wordt niet gezien waarom het beoogde woongebouw qua vloeroppervlakte niet zou passen in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Tot slot wordt opgemerkt dat het beoogde woongebouw past binnen het gemeentelijke beleid, zoals met name opgenomen in het gebieds perspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 (zie ook paragraaf 3.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan) en acceptabel wordt geacht in een stedelijke woonomgeving.	
011b	• Vanwege de hoogte van het bouwplan en de korte afstand tot de woningen, veroorzaakt het nieuwbouwplan voor veel insprekers schaduwwerking. Het zonlicht wordt verminderd en er treedt ook een verminderde lichtinval op. Dit heeft een nadelig effect op het woongerief van diverse insprekers. • Een aantal insprekers had het voornemen om zonnepanelen aan te schaffen, echter zal genoodzaakt worden hiervan af te zien vanwege een te grote afname van rendement vanwege deze hoogbouw. De komst van dit grote bouwplan voelen insprekers	Voor het beoogde woongebouw is een analyse van de beschaduwing uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat er alleen ter plaatse van de woningen aan de Koningin Julianalaan extra schaduw wordt verwacht gedurende delen van de dag in de winterperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat een onaanvaardbare toename van beschaduwing niet aan de orde is. Vanwege het voorgaande valt een grote afname van rendement van eventuele zonnepanelen ook niet te	Ja, aanvullen toelichting met aspect bezonning (inclusief analyse)

	dus direct in hun portemonnee. Het gevolg zal echter ook zijn dat de woningen voor deze insprekers in de toekomst veel minder goed verkoopbaar zullen zijn.	verwachten, mede omdat de winterperiode de laagste energieopbrengst kent. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het aspect bezonning (kort) beschreven en beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij de uitgevoerde analyse als bijlage wordt toegevoegd. Aanvullend hierop wordt voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' verwezen naar de beantwoording onder 005a.	
011c	Het hebben van een mooi uitzicht vanuit een woning wordt doorgaans als belangrijk ervaren en is ook medebepalend voor de waarde van een woning. Met de komst van dit appartementencomplex wordt het uitzicht van diverse insprekers aangetast. Wanneer immers op zo'n 20 meter afstand (voor bijvoorbeeld de woningen aan de Koningin Julianalaan) een appartementencomplex wordt gerealiseerd van 14 meter hoogte, heeft dat ernstige gevolgen voor het uitzicht. Voor de meeste omwonenden betekent ook dit een forse aantasting van het woon- en leefklimaat.	Gelet op de ligging in een stedelijke omgeving is geen sprake van een waardebepalend vrij uitzicht. Daar komt bij dat op de locatie van het beoogde woongebouw ook nu al bebouwing in het uitzicht aanwezig is, te weten het schoolgebouw. Vanwege het voorgaande is de gemeente van mening dat de aantasting van het uitzicht niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan.	Nee
011d	Er zal echter ook 'uitzicht' ontstaan vanuit de nieuwe appartementen op de woningen van insprekers, hetgeen hun privacy in hoge mate zal aantasten. Wanneer er ten gevolge van een nieuwe ontwikkeling op de betreffende locatie meer mensen aanwezig kunnen zijn, is het mogelijk dat omwonenden dit als een beperking van hun persoonlijke levenssfeer ervaren. De mate waarin een inbreuk op de privacy ontstaat, is in belangrijke mate afhankelijk van de mate waarin waarnemer en waargenomene elkaar kunnen zien en / of elkaar kunnen horen.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woningen van de inspreker is circa 20 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2	Nee

	De onderlinge afstand en eventuele mogelijkheden van tussenliggende bestemmingen spelen daarin een belangrijke rol. Ingeval er sprake is van de nieuwbouw van een appartementencomplex is het onderwerp 'privacy' nog pregnanter aan de orde. Immers in een appartementengebouw wordt op alle bouwlagen gewoond, in de zin van de bewoners dagelijks op alle verdiepingen verblijven. In tegenstelling tot bijvoorbeeld grondgebonden woningen, waarbij in de dagperiode alleen op de begane grond wordt geleefd. De verdiepingen betreft bij grondgebonden woningen doorgaans slaapkamers. Vanuit de slaapkamers is dan meestal weinig aantasting van de privacy te vrezen. Dat is geheel anders bij appartementen. Dan zijn ook in de dagperiode mensen aanwezig op de verdiepingen. Daar komt bij dat het aanbrengen van balkons aan de verschillende kanten in combinatie met de hoogte van het gebouw, de privacy in nog hogere mate aangetast.	meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de initiatiefnemer met de bewoners van de woningen direct ten zuiden van het plangebied (aan de Poortdijk en het Imminkplein) in overleg zal treden over de mogelijkheden om tussen het plangebied en deze woningen een groene (zicht)afscherming te realiseren.	
011e	- Voorts vrezen insprekers de parkeersituatie in de wijk bij de ontwikkeling van het appartementencomplex. Er is nu al een groot parkeerprobleem in de wijk. Insprekers vragen zich af hoe dit wordt opgelost wanneer de nieuwbouw is gerealiseerd. - Met het bouwplan worden 57 appartementen mogelijk gemaakt. Er worden echter slechts 33 parkeerplaatsen gerealiseerd (althans zoals insprekers hebben begrepen op de informatieavond van 11 december). Naar het oordeel van insprekers is dit echter veel te weinig. Zoals opgemerkt, is er nu reeds sprake van een parkeerprobleem in de wijk. Insprekers vragen zich af waar ze hun eigen auto in de toekomst moeten gaan parkeren.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a en 002a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de gemeente de inspraakreacties serieus neemt en naar aanleiding van de reacties het verkeer- en parkeeronderzoek nogmaals kritisch heeft bekeken. Specifiek naar aanleiding van de inspraakreacties 13 en 14 is het verkeer- en parkeeronderzoek op onderdelen herzien. Ten aanzien van de door de insprekers genoemde 'oplossing' wordt verwezen naar de paragrafen 3.1.3 en 3.3.3 in de toelichting van het bestemmingsplan waarin de (lokale) behoefte aan het beoogde aantal en type woningen nader is	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk

	- In de diverse als bijlage bijgevoegde inspraakreacties wordt dit punt veelvuldig aangehaald. Naar het oordeel van ondergetekende ligt het op de weg van uw college om hier nadrukkelijk aandacht aan te schenken in het kader van deze nieuwbouwontwikkeling. Het gaat hier om het belang dat de gehele wijk raakt. Insprekers verzoeken uw college met klem om hier een oplossing voor te vinden. Zoals het nu wordt gemotiveerd in de toelichting van het bestemmingsplan, biedt naar het oordeel van insprekers geen oplossing. - Overigens is voor de insprekers er wel een duidelijk oplossing: het aantal appartementen verminderen. Dat lost veel op. Door het bouwplan te beperken tot 2 bouwlagen, waarbij overigens het aantal voorgestelde parkeerplaatsen niet verandert, zal het parkeerprobleem al een stuk minder nijpend zijn.	onderbouwd en is aangegeven dat de beoogde ontwikkeling past in het gemeentelijk woonbeleid.	
011f	- Een aantal bewoners aan de Koningin Julianalaan vreest de situering van de uitrit van de parkeerplaats. Deze is in het voorontwerp-bestemmingsplan gesitueerd voor het blok woningen aan de Koningin Julianalaan, waardoor er veel lichtinval van de koplampen van het aanrijdende en afrijdend verkeer in de betreffende woningen zal schijnen. - Tevens wordt de toename van verkeersintensiteit gevreesd ten gevolge van de 57 extra woningen. Dit zal voor extra hinder en (geluids)overlast in de buurt en omliggende woningen zorgen.	In het bouwplan voor het beoogde woongebouw is bij de situering van de inrit rekening gehouden met dit aspect door het toevoegen van beplanting, zoals blijkt uit de bijgevoegde situatietekening. Gelet hierop is de gemeente van mening dat onaanvaardbare hinder van inschijnende koplampen niet aan de orde is. Ten aanzien van de verkeersgeneratie wordt verwezen naar de beantwoording onder 001d.	Ja, een situatie-tekening (met daarop de inrit) wordt in paragraaf 2.2 van de toelichting opgenomen.
011g	Een aantal insprekers woont aan het nabijgelegen Imminkplein. Dit plein heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde voor de omgeving. In de toelichting op het voorontwerp-bestemmingsplan wordt hierover het volgende opgemerkt: <i>‘Dit complex omvat enkele woningen aan de Poortdijk en een hofje met woningen erachter. Het complex is in 1910 gebouwd en is</i>	Verwezen wordt naar beantwoording onder 002d en 011a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het beoogde woongebouw op circa 20 meter afstand van het gemeentelijk monument ligt, zodat het Imminkplein als afzonderlijk stedenbouwkundig element herkenbaar blijft.	Nee

	<i>aangewezen als gemeentelijk monument. Gezien de onderlinge afstand en de situering van het beoogde woongebouw valt geen aantasting van de betreffende cultuurhistorische waarden te verwachten'</i> • Insprekers betwisten dat er geen aantasting van cultuurhistorische waarde van het Imminkplein is te verwachten. De monumentale belangen van alle nagenoeg aangrenzende woningen Imminkplein en Poortdijk zullen worden geschaad door de massaliteit van de geplande nieuwbouw. Het grote hoge gebouw met een bouwhoogte van 14 meter zal het lage en kleinschalige karakter in aanblik vanaf het plein voorgoed en volledig aantasten. Dit zal de particuliere financiële bereidheid om de karakteristieke monumentale woningen te onderhouden en restaureren doen verdwijnen, waarna ongewenst verval verder zal intreden, zo verwacht een aantal insprekers. Doordat de woningen een beschermde status van gemeentelijk monument genieten, zou worden verwacht dat er bij de ontwikkeling van het nieuwbouwplan rekening met deze woningen zou worden gehouden. Nu wordt echter het kleinschalige en monumentale karakter van het Imminkplein geweld aangedaan met hoogbouw van vier lagen, die juist aan de kant van de monumenten massaal en vierkant is. • Ook zijn de insprekers van mening dat het bouwplan wat betreft architectuur niet aansluit op het monumentale karakter van het Imminkplein.	Verder is het zo dat in het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen een welstandsbeoordeling aan de orde is. In dit kader zal de architectuur van het beoogde woongebouw getoetst worden, mede in relatie tot de cultuurhistorische waarde van het Imminkplein. Aanvullend hierop wordt voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' verwezen naar de beantwoording onder 005a.	
011h	• Voorts vrezen insprekers grote schade aan hun woningen, tijdens de realisatie van de nieuwbouw (onder meer vanwege hei- en funderingswerkzaamheden en vanwege het aanrijden van zwaar bouwverkeer). Het punt is namelijk dat een groot	Allereerst wordt verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de regels voor hinder als gevolg van bouw- en sloopwerkzaamheden in het	Nee

	aantal woningen op een zandplaat is gebouwd, zonder heipalen. Dat is dus een bouwomgeving met trillingsgevoelige grond in combinatie met woningen zonder onderheide fundering. De kans op verzakkingen is daarmee zeer groot. • De vrees voor bouwschade geldt overigens evenzo goed voor de insprekers waarvan de woningen wel onderheid zijn. Vanwege de trillingsgevoelige grond, in combinatie met het zware bouwverkeer en de bouwwerkzaamheden, bestaan ook bij deze insprekers grote zorgen op bouwschade aan hun woningen. • Om die reden vragen insprekers zich af welke maatregelen uw college neemt om de kans op schade aan hun woningen tot het minimum te beperken. Hetgeen nu door en / of namens uw college daarover naar voren is gebracht, stemt insprekers in het geheel nog niet gerust.	Bouwbesluit ook zien op de aan- en afvoerwegen van bouwverkeer.	
011i	• Insprekers maken zich ongerust over de bewoners van het nieuwe plan. De toelichting op het voorontwerp-bestemmingsplan zegt daarover dat het appartementencomplex, naast reguliere appartementen voor starters en ouderen, voorziet in de realisatie van 17 zorgappartementen die gezamenlijk een woongroep vormen. Deze zorgappartementen worden, zo vermeldt de toelichting, in samenspraak met een woningbouwcorporatie en een zorginstelling gerealiseerd en zullen door de betreffende corporatie worden aangekocht. • Dit biedt echter onvoldoende duidelijkheid over de doelgroep. Komen er mensen te wonen met een psychiatrische aandoening? Zo ja, tot welke gradatie? Verslaafden? Het is voor insprekers tot nog toe onduidelijk en onzeker. Het is van belang om zorgvuldig na te denken over de inhoud van het programma	De primaire functie is wonen, er komt geen doelgroep die ook niet in andere omliggende woonbestemmingen zou mogen/kunnen wonen. Derhalve is geen sprake van een specifieke functie op het gebied van zorg of opvang. Het betreft een doelgroep die behoefte heeft aan een ambulante vorm van zorg (te vergelijken met thuiszorg). Daar komt bij dat de gemeente een wettelijke opgave heeft om mensen met een (ambulante) zorgbehoefte te huisvesten. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de programmawijziging die in de inleiding van deze nota is beschreven, waarbij de woningen voor zorgbehoevenden mogelijk komen te vervallen.	Nee

	van het appartementencomplex, vanwege de ligging tegenover een sporthal en naast een drukke fietsroute voor (jonge) schoolgaande kinderen. Insprekers verzoeken uw college hierover tijdig duidelijkheid te scheppen om nog meer onrust in de wijk te voorkomen.		
011j	• Insprekers zijn van mening dat er onvoldoende duidelijkheid bestaat over de groene inpassing van het plan. Er wordt bijvoorbeeld vrijwel niet voorzien in groen tussen Imminkplein (slechts twee bomen) en de nieuwbouw. • De komst van het kolossale appartementencomplex zal het groene karakter van het Oranjekwartier in grote mate doen veranderen. Om het groene aanzien van het Oranjekwartier toch te behouden, verzoeken insprekers het bestemmingsplan te voorzien van een inrichtings- en beplantingsplan.	Opgemerkt wordt dat de verharde oppervlakte in het plangebied niet toeneemt en dat het aanwezige groen grotendeels behouden blijft. Een aantasting van het groene karakter van het Oranjekwartier is daarmee niet aan de orde. Het toevoegen van een beplantingsplan wordt daarom niet nodig geacht. Voor wat betreft het gevraagde inrichtingsplan wordt verwezen naar de reactie onder 011f.	Ja, een situatie-tekening wordt in paragraaf 2.2 van de toelichting opgenomen.
011k	• Zoals uw college bekend zal zijn, is de projectlocatie gelegen in een wijk met veel jonge gezinnen en kinderen. In de bestaande situatie wordt er altijd veel gebruik gemaakt van het terrein rond de school, schoolplein, als een speelplek voor kinderen (ook buiten de reguliere schooltijden). • Door het nieuwe appartementen verdwijnt deze speelplek. Een deel van de insprekers vraagt zich af op welke wijze wordt voorzien in een nieuwe speelplaats voor de kinderen van de wijk?	De speelvoorzieningen in het plangebied zijn niet als zodanig bestemd en hebben in beginsel geen openbaar karakter. Vervanging van deze voorzieningen op een andere locatie is daarmee niet aan de orde. De betreffende voorzieningen hoorden bij een basisschool die inmiddels elders gehuisvest is en waarvoor op die locatie ook weer speelvoorzieningen zijn gerealiseerd.	Nee
011l	• Insprekers vinden overigens dat de communicatie omtrent deze ontwikkeling te wensen overlaat. De inhoud van de informatieavonden is in wezen telkens een herhaling van zetten. Weliswaar wordt de indruk gewekt dat er geluisterd wordt naar wat omwonenden inbrengen, echter geconstateerd moet worden dat er vervolgens vrijwel niets mee gedaan wordt. De	De gemeente betreurt het dat insprekers zich onvoldoende gehoord voelen bij de communicatie over het plan. De nu ingediende inspraakreactie wordt betrokken bij de vervolgstappen in het kader van deze procedure. In aanvulling hierop wordt verwezen naar het beschreven proces voorafgaand aan het voorontwerpbestemmingsplan.	Ja, verslagen bijeenkomsten worden als bijlage aan

	zichtbaarheid tijdens inloopavonden van de vertegenwoordigers van de gemeente en / of de ontwikkelaar, liet eveneens te wensen over. Het bleek niet altijd duidelijk aan wie de vragen gesteld konden worden. • Ook vinden insprekers de terugkoppeling gebrekkig. Immers, wanneer er punten worden ingebracht of vragen worden gesteld, mag er toch van worden uitgegaan dat er later een terugkoppeling plaatsvindt aan de betreffende vragensteller wanneer de vraag niet direct beantwoord kon worden c.q. iets nader uitgezocht moest worden. Kennelijk is dat voor een aantal insprekers niet gebeurd. Insprekers verzoeken uw college erop toe te zien dat tijdens het vervolgtraject van deze ontwikkeling de communicatie met alle omwonenden wordt verbeterd.	Uit deze beschrijving blijkt dat wel degelijk aanpassingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van de informatiebijeenkomsten. Echter niet alle wensen van omwonenden zijn ingewilligd. Tevens blijkt dit uit de bijgevoegde verslagen van deze twee bijeenkomsten.	toelichting toegevoegd.
011 m	• Zoals hierboven betoogd, vrezen insprekers de komst van het appartementencomplex op de locatie Poortwijk 101. Insprekers hebben vooral grote moeite met de massaliteit van het nieuwbouwplan, alsook de hoogte en de situering ervan. Het is voor hen onbegrijpelijk dat het plan met zo'n omvang wordt gebouwd in een omgeving waar hoofdzakelijk sprake is van laagbouw. • Insprekers vrezen dat met de komst van het appartementencomplex hun woon- en leefklimaat, hun woongerief, in hoge mate wordt aangetast. Dit komt onder meer doordat uitzicht en privacy worden aangetast, alsook de verkeers- en parkeerdruk in de wijk opnieuw zal toenemen. Tevens wordt verwacht dat er bij de bouw van het appartementencomplex schade zal ontstaan aan hun woningen, doordat deze op een zandplaat zijn gebouwd, veelal zonder funderingspalen.	Allereerst wordt verwezen naar de voorgaande beantwoording onder 011a tot en met 011l. Ten aanzien van de genoemde waardedaling van woningen wordt verwezen naar de beantwoording onder 003e.	

	• Kortom: insprekers verwachten met dit plan een onaanvaardbare daling van hun woongerief en eveneens een forse daling van de waarde van hun woningen. • Insprekers verzoeken uw college om de stedenbouwkundige uitgangspunten voor dit bouwplan aan te passen, het plan minder massaal te maken en meer te laten aansluiten op, en recht te doen aan, de stedenbouwkundige kwaliteit en het karakter van de bestaande omgeving, onder meer door de bouwhoogte van het plan te beperken tot maximaal 2 bouwlagen.		
--	---	--	--

Afzonderlijke punten

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
011o	Onze privacy wordt in ernstige mate aangetast door de plannen om de parkeerplekken direct aan onze erfgrans te situeren daar waar het nu een groenstrook betreft.	Het plangebied heeft ter plaatse van de erfgrans van de woning van de insprekers nu al een bestemming (Maatschappelijk) die parkeervoorzieningen en de bijbehorende aantasting van privacy mogelijk maakt. Vanuit ruimtelijk/planologisch oogpunt is op dit specifieke punt derhalve geen sprake van aantasting van privacy.	Nee
011p	Onze tuin zal schade ondervinden van deze parkeerplekken omdat de tuin 1 meter lagergelegen is en de grond zal verschuiven.	Op basis van de informatie van de inspreker valt niet met zekerheid vast te stellen dat zich hierdoor schade zal voordoen. Om die reden zal de initiatiefnemer met de inspreker in overleg treden over de mogelijkheden om eventuele schade c.q. het verschuiven van grond te voorkomen.	Nee
011q	De exacte situering van het gebouw en invulling van het terrein wordt bewust vaag gehouden waardoor er geen transparantie is hoe e.e.a. exact ingevuld gaat worden nadat het bestemmingsplan is goedgekeurd.	De in de beantwoording onder 011f en 011j genoemde inrichtingstekening geeft de door de inspreker gevraagde duidelijkheid c.q. transparantie. Derhalve wordt hiernaar verwezen.	Ja, een situatie-tekening wordt in

			paragraaf 2.2 van de toelichting opgenomen.
--	--	--	---

1.12 Inspraakreactie 12

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
012a	De geplande woningbouw is te groot voor dit stuk grond. Het past niet in de omgeving.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002d.	Nee
012b	We krijgen nog meer last van de verkeersproblemen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a en d.	Nee
012c	Privacy wordt aangetast door de balkons en de hoogte van het gebouw.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de inspreker is circa 25 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf.	Nee
012d	We hebben in voor - najaar geen zon meer en de ligging van de tuin is weg.	Voor het beoogde woongebouw is een analyse van de beschaduwing uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat ter plaatse van de woning van de inspreker extra schaduw wordt verwacht gedurende de middag en avond in de winterperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat	Ja, aanvullen toelichting met aspect bezonning (inclusief analyse)

		een onaanvaardbare toename van beschaduwning niet aan de orde is. Bovendien betreft de extra schaduw uitsluitend de voortuin van de woning van de inspreker. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het aspect bezonning (kort) beschreven en beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij de uitgevoerde analyse als bijlage wordt toegevoegd.	
--	--	---	--

1.13 Prins Bernhardlaan 31 en 33

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
013a	Zou u ons en onze buurtgenoten bij volgende mijlpalen een (nieuws)brief willen sturen? Aangezien het een ruimtelijke ontwikkeling betreft die veel invloed heeft op onze buurt en straat, en onze straat onverhoopt nooit op een mailinglijst terecht is gekomen.	De volgende mijlpaal betreft naar verwachting het ontwerpbestemmingsplan. Dit wordt op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt (in de Staatscourant en het huis-aan-huisblad). Gelet op het formele kader zal hierover geen separate mailing plaatsvinden. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de initiatiefnemer een projectwebsite heeft met een inschrijvingsmogelijkheid voor een nieuwsbrief (http://www.nieuwbouw-poortdijk.nl/). De gemeente heeft geen bemoeienis met deze website. Deze nieuwsbrief betreft dan ook geen formele bekendmaking.	Nee
013b	Onze primaire zorg is de verkeersgeneratie van het appartementencomplex. Wij ervaren de verkeersveiligheid in onze straat nu al als onvoldoende. [...] Als het appartementencomplex er komt, zal het verkeer in onze straat alleen maar toenemen en de verkeersveiligheid verder verslechteren. [...] U heeft daar terecht een onderzoek naar laten uitvoeren. Helaas zien wij dat in het onderzoek veel aannames worden gedaan waardoor de verkeers- en	Als onderdeel van de inspraakreactie is door de insprekers uitgebreid ingegaan op het parkeeronderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. Onderdeel van onderhavige nota is een separate tabel, waarin de door de insprekers gestelde vragen zijn beantwoord. Voor de beantwoording wordt derhalve verwezen naar deze bijlage.	Ja, zie tabel in bijlage

	parkeereffecten naar ons idee gebagatelliseerd worden. [...] We hopen ook dat u deze zorg serieus neemt en zelf nog eens kritisch kijkt naar het onderzoek. [...] Het parkeer- en verkeersonderzoek wekt de indruk dat naar een bepaald doel (zoveel mogelijk woningen met zo weinig mogelijk parkeerplaatsen) wordt toe geredeneerd en dat er nauwelijks oog is voor en rekening wordt gehouden met de impact van deze nieuwbouw op het woonplezier en specifiek de verkeersveiligheid van omliggende wijken en straten. [...]	In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de gemeente de inspraakreacties serieus neemt en naar aanleiding van de reacties het verkeer- en parkeeronderzoek nogmaals kritisch heeft bekeken. Het verkeer- en parkeeronderzoek is op onderdelen herzien.	
013c	Wij zijn benieuwd hoe zal worden omgegaan met schades als gevolg van de bouwwerkzaamheden en bijbehorend transport. Zullen 0-metingen worden gehouden van bestaande woningen om de huidige staat van de woningen te inventariseren? Waar zullen die uit bestaan? Tot welke afstand van de bouwplaats en de aanrijroutes wordt dat gedaan?	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee
013d	We begrepen dat de keuze voor hoogbouw is ingegeven door het huidige woningtekort en een beetje door kosten. Dat is begrijpelijk. Het komt wel vreemd over (cherry picking?) dat in de stukken wordt beredeneerd dat hoogbouw heel goed in de buurt past. Ook de visualisaties geven die indruk. Het is maar net uit welke hoek je het bekijkt en waar je het mee vergelijkt. Het Oranjekwartier bestaat uit laagbouw en Poortdijk/ Imminkplein zelfs uit monumentale laagbouw. Dit mag wel wat meer terugkomen in de plannen; zo logisch is het niet om hier hoogbouw neer te zetten.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 011g. In aanvulling hierop wordt voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' verwezen naar de beantwoording onder 005a.	Nee
013e	P. 8 (toelichting bestemmingsplan): Gesteld wordt dat de beoogde woningbouw niet binnen de geldende bouwregels past. Kunt u toelichten op welke manier het niet past?	Het betreft de bouwregels van het geldende bestemmingsplan Noordoost (dat met onderhavig bestemmingsplan wordt aangepast). Het beoogde woongebouw past niet binnen de ter plaatse toegestane bouwhoogte van 4 meter.	Nee

013f	P. 20 (toelichting bestemmingsplan): par 3.3.5 Hier wordt verwezen naar het gebiedsperspectief Duitslandstraat/Poortdijk 2014-2025. In het gebiedsperspectief dat de ontwikkeling bereikbaar moet zijn met de auto via de Koningin Julianalaan. Wel bijzonder dat een perspectief voor één buurt ook een visie heeft op een andere buurt.	Het gebiedsperspectief bevat onder andere uitgangspunten voor de verkeersafwikkeling. De Koningin Julianalaan grenst aan het plangebied. Niet wordt gezien waarom deze visie een andere buurt betreft.	Nee
013g	P.21 (toelichting bestemmingsplan): par 3.3.7 Koppelen van stimulering van het verduurzamen van bestaande woningen en in het Oranjekwartier aan de ontwikkeling. Wat een mooi idee!	Deze (positieve) reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
013h	P. 34 (toelichting bestemmingsplan): par 4.9.1. Cultuurhistorie Hier wordt voorbijgegaan aan de woningen langs de poortdijk, die qua karakter bij het imminkplein horen, maar ook typerend zijn voor de poortdijk. Onder beide kopjes worden de woningen niet genoemd. En zijn zij ook niet beschermd stadsgezicht? Aansluiting bij en enige afstand tot deze woningen zou dan op zijn plaats zijn.	In de betreffende paragraaf is onder andere de volgende zin opgenomen: <i>‘De belangrijkste cultuurhistorische waarde in de omgeving betreft het woningbouwcomplex Imminkplein, ten zuidwesten van het plangebied. Dit complex omvat enkele woningen aan de Poortdijk en een hofje met woningen erachter.’</i> Specifiek betreft het langs de Poortdijk de woningen met de huisnummers 85 tot en met 95. Ten aanzien van de aansluiting en afstand wordt verwezen naar de beantwoording onder 011g.	Nee

1.14 Inspraakreactie 14

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
014a	De parkeergelegenheid aan de Poortdijk en het Imminkplein staat onder druk. Regelmatig is het voor ons niet mogelijk om snel een parkeerplaats te vinden. Een enkele keer moet een aantal straten verderop geparkeerd worden. Bovendien is de parkeerdruk aan de Andorrastraat dusdanig hoog dat er geregeld op straat, op de stoep en in het gras geparkeerd wordt. Er wordt ook relatief veel geparkeerd door bedrijfsbussen. Dit leidt in de praktijk tot lastig	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a en 002a.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk

	navigeren tussen de foutgeparkeerde auto's met alle gevolgen van dien. Tegen deze achtergrond zult u begrijpen dat wij en andere bewoners extra aandacht hebben voor de gevolgen voor de parkeergelegenheid van eventuele nieuwbouw. Het is uiterst belangrijk dat nieuwbouw niet bijdraagt aan de parkeerproblemen in de wijk. Bij voorkeur zorgt nieuwbouw voor verbetering van de parkeerproblematiek.		
014b	Als onderdeel van de herontwikkeling is een onderzoek gedaan naar de gevolgen van de herontwikkeling voor de parkeergelegenheid in de directe omgeving van de nieuwbouw. Het onderzoek is gebaseerd op de huidige parkeernormen in de gemeente IJsselstein. Echter, de voorgestelde wijziging in het bestemmingsplan staat ook toe dat het aantal parkeerplaatsen wordt vastgesteld aan de hand van nieuwe, nog vast te stellen parkeernormen. Het onderzoek gaat hier niet op in, terwijl dit wel had moeten nu er een nieuw besluit voor nieuwe parkeernormen aanhangig is; op z'n minst hadden de conceptnormen gehanteerd moeten worden. Indien deze niet beschikbaar zijn, moet het bestemmingsplan worden aangepast door af te zien van deze verwijzing. Het zou zomaar kunnen zijn dat het nieuwe parkeerbeleid wordt vastgesteld voordat het bestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein' definitief is.	Het parkeeronderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, is opgesteld omdat niet aan de geldende parkeernormen wordt voldaan. In het onderzoek is de specifieke parkeerbehoefte voor de beoogde ontwikkeling bepaald en is onderbouwd waarom kan worden afgeweken van de geldende parkeernormen. Deze normen en eventuele nieuwe normen zijn voor onderhavig bestemmingsplan derhalve niet van belang.	Nee
014c	Bovendien concludeert het onderzoek dat in dit specifieke geval afgeweken mag worden van de bestaande parkeernormen van de gemeente Usselstein. De redenen zijn kort gezegd als volgt: 1. Het OV is een beter alternatief, hetgeen betekent dat er minder parkeerbehoefte is;	Als onderdeel van de inspraakreactie is door de insprekers uitgebreid ingegaan op het parkeeronderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. Onderdeel van onderhavige nota is een separate tabel, waarin de door de insprekers gestelde vragen	Ja, zie tabel in bijlage

	2. De doelgroep van de woningen aan de Poortdijk zal naar verwachting een lager autobezit hebben dan gemiddeld; en 3. Gebruik van deelauto's. Naar onze mening zijn deze redenen niet voldoende om een afwijking van de parkeernorm te rechtvaardigen. Per reden geven wij aan waarom.	zijn beantwoord. Voor de beantwoording wordt derhalve verwezen naar deze bijlage. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de gemeente naar aanleiding van de reacties het verkeer- en parkeeronderzoek nogmaals kritisch heeft bekeken. Het verkeer- en parkeeronderzoek is op onderdelen herzien.	
014d	In conclusie zijn wij van mening dat het plan niet goed onderbouwd is wat betreft de parkeergelegenheid en het bestemmingsplan moet dan ook worden aangepast zodat voldoende openbare parkeerplaatsen worden bijgebouwd om te voldoen aan de huidige parkeernormen. Hiermee bedoelen we dan generieke parkeerplaatsen, dus geen parkeerplaatsen die slechts gebruikt mogen worden door specifieke gebruikers.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 014a tot en met c. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het realiseren van openbare parkeerplaatsen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan valt. Binnen het plangebied worden parkeerplaatsen ten behoeve van de beoogde ontwikkeling gerealiseerd, die niet openbaar toegankelijk zijn.	Nee
014e	Het beoogde appartementencomplex lijkt te bestaan uit 4 woonlagen. Dit lijkt te betekenen dat er ook moet worden geheid. Het Imminkplein en de Poortdijk zijn (gedeeltelijk) gelegen op een zandplaat. Dit maakt de huizen kwetsbaar voor heien en verzakkingen als gevolg van veranderingen aan de bodem. Recent is er geheid aan het Imminkplein nummer 5. Dit heeft tot schade geleid bij de omliggende woningen. Ook is niet duidelijk wat de invloed zal zijn van het af en aanrijden van zwaar materieel bij de bouw. Ons bezwaar tegen het bovenstaande is dat op dit moment onvoldoende duidelijk is welke waarborgen worden genomen zodat de omliggende woningen geen schade zullen ondervinden aan de bouw. Ook zijn er op dit moment geen meetinstrumenten geplaatst om een basismeting te verrichten ter vergelijking van de toekomstige metingen als er gestart wordt met de bouw.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee

	Wij zijn van mening dat afgezien moet worden van de bouw zolang deze bezwaren niet zijn weggenomen.		
--	---	--	--

1.15 Inspraakreactie 15

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
015a	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte meer voor mijn auto. Mijn huidige woning voorziet in maar 1 parkeerplaats per huishouden, dus mijn 2de auto staat al op een openbare plek. Aangezien volgens de parkeernormen van IJsselstein gemiddeld meer dan één auto per huishouden mag parkeren komt dit overeen met de huidige situatie in onze straat, waar niet iedereen 1 of meerdere auto's heeft.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Frankrijkstraat. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Nee
015b	De verhouding van 24 parkeerplekken t.o.v. 57 appartementen is krom en is zelfs in de huidige situatie van mobiliteit niet recht te praten. In het rapport van het onderzoek van MuConsult wordt gesproken over het feit dat jonge starters geen eigen auto zouden hebben, maar dat is een aanname, geen feit. Bij werk in bijvoorbeeld Culemborg zullen ook starters echt aangewezen zijn op vervoer met de auto, omdat dit met het OV slechter te bereiken is, zeker in de spits.	Uit het parkeeronderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat het autobezit onder jongeren c.q. starters en ouderen relatief laag is. Omdat de verhouding tussen deze groepen nog niet bekend is, is voor de berekening van het autobezit uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het CBS.	Nee
015c	Tijdens meerdere momenten is er negatieve feedback gegeven op de plannen, met als andere belangrijke redenen de instabiele bouwgrond en het parkeerbeleid. Hier is weinig tot geen gehoor aan gegeven, wat wel het doel is van inloopavonden.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 011l.	Ja, verslagen bijeenkomsten worden als bijlage aan toelichting toegevoegd.

1.16 Inspraakreactie 16

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
016a	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte meer voor mijn auto. Er is nu al veel parkeerdruk op de Poortdijk. Door de geplande woningbouw met daarbij te weinig parkeerplaatsen wordt parkeren van de auto's van en door bestaande bewoners van de Poortdijk een nog groter probleem.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Nee
016b	Onze oude huizen zijn niet onderheid en zijn op een zandplaat gebouwd. Door de geplande nieuwbouw zal de grondstructuur zodanig veranderen dat het niet uitgesloten is dat er schade kan ontstaan aan de bestaande oude woningen aan de Poortdijk. En dus ook aan mijn woning.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee

1.17 Inspraakreactie 17

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
017a	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte meer voor mijn auto.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk en/of het Imminkplein. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Nee
017b	Mijn privacy wordt ernstig aangetast door de balkons en hoogte van het gebouw en de ligging van mijn tuin.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de inspreker is circa 30 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van	Nee

		mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de initiatiefnemer met de bewoners van de woningen direct ten zuiden van het plangebied (aan de Poortdijk en het Imminkplein) in overleg zal treden over de mogelijkheden om tussen het plangebied en deze woningen een groene (zicht)afscherming te realiseren.	
017c	Dat gezien het historische Imminkplein/Poortdijk het onooglijk is, als daar een supermodern appartementengebouw tegenaan wordt gebouwd.	Verwezen wordt naar beantwoording onder 011g.	Nee
017d	Dat ik me zeer ernstig zorgen maak, dat, mocht er gebouwd gaan worden, dat dit schade aan mijn huis gaat veroorzaken (vanwege heiwerkzaamheden, bronbemaling en/of trilling schade).	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee

1.18 Inspraakreactie 18

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
018a	Door de geplande woningbouw zal de parkeerdruk in de omgeving hiervan enorm toenemen en tot overlast en ten koste gaan van de verkeersveiligheid in de wijk.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a en d.	Nee

018b	In de wijk wordt ondanks het feit dat het een 30 km zone betreft en er een aantal jaar geleden verkeer remmende maatregelen zijn genomen veel te snel gereden.	De toegestane maximumsnelheid en de door de inspreker genoemde overtredingen hiervan vallen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan.	Nee
018c	Het voornemen om de ontsluiting vanuit de geplande nieuwbouw via de wijk (Kon. Julianalaan) te laten verlopen begrijp ik totaal niet!	De ontsluitingswijze voor auto's is passend in het gemeentelijk beleid voor het plangebied. In het gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 (zie ook paragraaf 3.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan) is onder andere het volgende uitgangspunt voor woningbouw in het plangebied opgenomen: <i>'Bereikbaar voor de auto via de Koningin Julianalaan'</i> .	Nee
018d	Hierdoor zal de verkeerintensiteit enorm toenemen in een wijk waar ook al een Dagbestedingslocatie is gevestigd van Reinaerde. Hier rijden in de spitsuren diverse busjes af en aan.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001d. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de door de inspreker genoemde verkeersbewegingen als gevolg van het dagcentrum van Reinaerde buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan vallen. Het bestemmingsplan beperkt zich uitsluitend tot effecten die direct gevolg zijn van de beoogde ontwikkeling in het plangebied.	Nee
018e	Waarom is er niet gekozen voor een ontsluiting via de Poortdijk? De Utrechtseweg is hierdoor het snelste bereikt.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 018c. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat een ontsluiting voor auto's via de Poortdijk vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst is, met name omdat over de Poortdijk ter plaatse van het plangebied alleen doorgaand voet- en fietsverkeer mogelijk is.	Nee

1.19 Inspraakreactie 19

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
-----	-----------------	---------------	------------

019a	Mijn privacy en licht in tuin en woning wordt ernstig aangetast door de balkons en hoogte van het gebouw.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de inspreker is circa 25 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf. Voor het beoogde woongebouw is een analyse van de beschaduwing uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat ter plaatse van de woning van de inspreker extra schaduw wordt verwacht gedurende de middag en avond in de winterperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat een onaanvaardbare toename van beschaduwing niet aan de orde is. Bovendien betreft de extra schaduw uitsluitend de voortuin van de woning van de inspreker. Naar aanleiding van de inspraakreactie wordt het aspect bezonning (kort) beschreven en beoordeeld in de toelichting van het bestemmingsplan, waarbij de uitgevoerde analyse als bijlage wordt toegevoegd.	Ja, aanvullen toelichting met aspect bezonning (inclusief analyse)
019b	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte voor mijn auto voor de deur en ik ben slecht ter been.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat ook achter de woning van de inspreker op korte afstand parkeerruimte aanwezig is.	Nee

019c	Ik verwacht dat de waarde van mijn huis kan dalen door de bovenstaand punten en eventueel schade aan mijn huis door de bouwactiviteiten. Dit is bij vorige nieuwbouw activiteiten in onze buurt helaas ook het geval geweest.	Voor wat betreft de mogelijke waardedaling wordt verwezen naar de beantwoording onder 003e. Inzake eventuele schade wordt verwezen naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee
------	---	--	-----

1.20 Inspraakreactie 20

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
020a	Door de geplande woningbouw ontstaat er meer parkeerdruk op de Poortdijk en omgeving waardoor parkeren van bewoners een probleem wordt.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	Nee
020b	Door de voorgestelde bebouwing wordt de grondstructuur zodanig veranderd dat er schade aan de bestaande bebouwing (onze huizen zijn niet onderheid) kan ontstaan.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee

1.21 Inspraakreactie 21

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
021a	Door de geplande woningbouw is er straks geen parkeerruimte meer voor mijn auto.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk. Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het	Nee

		beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	
021b	Mijn privacy wordt ernstig aangetast door de balkons en hoogte van het gebouw en de ligging van mijn tuin.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de inspreker is circa 35 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de initiatiefnemer met de bewoners van de woningen direct ten zuiden van het plangebied (aan de Poortdijk en het Imminkplein) in overleg zal treden over de mogelijkheden om tussen het plangebied en deze woningen een groene (zicht)afscherming te realiseren.	Nee
021c	Betreft een gemeentelijk monument, Bang voor beschadigingen, Scheuren, Verzakkingen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001b en c.	Nee
021d	Waardevermindering Woning.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 003e.	Nee

1.22 Inspraakreactie 22

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
022a	De parkeerdruk in de Poortdijk is sinds de invoering van betaald parkeren in het centrum enorm toegenomen, waardoor er zelden een parkeerplaats wij is (ook niet bij de sporthal	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a en 002a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het plangebied voor auto's uitsluitend via de Koningin Julianalaan te bereiken is en niet via de Poortdijk en/of het Imminkplein.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk

	en het ontmoetingscentrum). Met de huidige plannen voor de Herontwikkeling van Poortdijk 101, zal deze parkeerdruk nog verder toenemen waardoor er straks helemaal geen parkeerruimte meer over is voor mijn eigen auto, laat staan voor mijn bezoek.	Om die reden ligt het niet direct voor de hand dat bewoners of bezoekers van het beoogde woongebouw ter plaatse van de woning van de inspreker zullen parkeren.	
--	---	---	--

1.23 Inspraakreactie 23

Nr.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
023a	De beoogde hoogbouw past niet in het beeld van de Poortdijk, een authentieke straat, met opgeknapt huizen, een Imminkplein dat stadsmonument is en waar de gemeente juist trots op mag zijn. Eerder had de gemeente het voornemen om tussen de notaris en de kerk hoogbouw te plegen, maar na protest van de bewoners heeft de gemeente voor een aangepast plan gekozen dat wel past binnen deze omgeving. De bewoners zijn nog steeds blij dat de gemeente toen naar de meningen van de bewoners heeft geluisterd. Hierdoor bleef het unieke karakter behouden. Dat moet nu ook weer gebeuren.	Verwezen wordt naar beantwoording onder 011g. In aanvulling hierop wordt voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' verwezen naar de beantwoording onder 005a. Het door de inspreker genoemde plan betreft vermoedelijk de voormalige locatie van Tuincentrum Blomhof aan de Frankrijkstraat. Opgemerkt wordt dat ter plaatse een woongebouw met vier bouwlagen is gerealiseerd. Hier is dus sprake van evenveel bouwlagen als beoogd in onderhavig bestemmingsplan.	Nee
023b	Door de geplande woningbouw is er straks onvoldoende parkeerruimte voor de auto's van de huidige bewoners. Zoals u bekend bevindt de Poortdijk zich op de rand van de betaald parkeren zone. Dit heeft als effect dat mensen die de binnenstad bezoeken, de Poortdijk voortdurend gebruiken om te parkeren. Uit onderzoek is gebleken dat rond de zone van betaald parkeren mensen bereid zijn circa 500 meter te lopen. Dit klopt met de ervaringen die de bewoners van de Poortdijk hebben. Ondanks het bord dat parkeren alleen is toegestaan voor bewoners en om wat af te leveren. Dit leidt nu reeds tot de nodige parkeeroverlast en vaak is het onmogelijk voor de bewoners om in de nabijheid te parkeren.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de beantwoording onder 002c en g.	Nee

	Dat zal naar verwachting fors gaan toenemen, als u uw plannen doorzet. Bovendien bent u veel te optimistisch over het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor 57 appartementen. Eerder heeft de gemeente Utrecht ook zo'n te optimistische inschatting gemaakt voor de wijk Leidsche Rijn. U moet voor de aardigheid daar 's avonds eens gaan kijken en zien waar de auto's nu geparkeerd staan. Het is funest om te doen alsof iets dat er wel is te negeren. Dat dreigt ook aan de Poortdijk te gebeuren, met als gevolg een ernstige toename van de parkeeroverlast op de Poortdijk en omgeving.		
--	--	--	--

2 Beantwoording vooroverlegreacties

2.1 Vooroverlegreactie 1 (Gasunie)

Nr.	Vooroverlegreactie	Beantwoording	Aanpassing
001a	Het plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.	Deze (positieve) reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee

2.2 Vooroverlegreactie 2 (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden)

Nr.	Vooroverlegreactie	Beantwoording	Aanpassing
002a	Vanuit het waterschap hebben we een kleine opmerking over de toelichting: in 4.7.2 wordt in de 2e alinea gesproken over het verwijderen van bomen uit een kering. Als ik me niet vergis is dit wel toegestaan maar vergunningplichtig, nu staat er dat dit niet is toegestaan.	Paragraaf 4.7.2 van de toelichting wordt naar aanleiding van de reactie aangepast. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ter plaatse van de betreffende kering geen werkzaamheden beoogd zijn.	Ja, tekstuele aanpassing paragraaf 4.7.2 toelichting
002b	Verder hebben we geen op- en/of aanmerkingen op dit plan.	Deze (positieve) reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee

2.3 Vooroverlegreactie 3 (Provincie Utrecht)

Nr.	Vooroverlegreactie	Beantwoording	Aanpassing
003a	Het voorliggende bestemmingsplan “Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein” geeft mij geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).	Deze (positieve) reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee

2.4 Vooroverlegreactie 4 (Veiligheidsregio Utrecht)

Nr.	Vooroverlegreactie	Beantwoording	Aanpassing
004a	Na bestudering van de stukken concludeer ik dat het plangebied niet binnen het invloedsgebied ligt van een transportroute van gevaarlijke stoffen per weg, spoor, water of buisleiding dan wel van objecten die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Vanuit het oogpunt van de externe veiligheid zie ik dan ook geen belemmeringen.	Deze (positieve) reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
004b	Naast de externe veiligheid heb ik ook gekeken naar de bereikbaarheid en bluswatervoorziening. Het plangebied is voldoende bereikbaar en de bestaande bluswatervoorziening is toereikend. Het is dan ook niet noodzakelijk om u te adviseren om aanvullende maatregelen te treffen.	Deze (positieve) reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee

3 Wijzigingen bestemmingsplan

3.1 Naar aanleiding van inspraakreacties

Onderdeel	Subonderdeel	Wijziging
Toelichting	Paragraaf 4.12 / bijlagen	De toelichting wordt aangevuld met een extra paragraaf waarin het aspect bezonning (kort) beschreven en beoordeeld wordt. De hiervoor uitgevoerde analyse wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd.
Toelichting	Paragraaf 2.2	In deze paragraaf wordt een figuur met daarin de situatietekening van de beoogde ontwikkeling (inclusief ligging inrit en afschermende beplanting) toegevoegd.
Toelichting	Paragraaf 6.2.1 / bijlagen	In aanvulling op deze paragraaf worden de verslagen van de twee informatiebijeenkomsten in de voorbereidingsfase als bijlage aan de toelichting toegevoegd.
Toelichting	Paragraaf 4.10 / bijlagen	Het parkeeronderzoek wordt aangepast op de volgende punten: - Aanscherping in het onderzoek opgenomen, meest voorkomende bestemmingen op basis van onderzoeksgegevens gemeente IJsselstein; - Analyse verkeersgeneratie wordt aangepast op basis van actuele verkeerstelling in Prins Bernhardlaan; - Bijlage 2 bij het onderzoek wordt verwijderd. Op basis van deze aanpassingen wordt ook de tekst van paragraaf 4.10 in de toelichting waar nodig aangepast. In aanvulling hierop worden de volgende maatregelen in deze paragraaf beschreven: - Evaluatie/inventarisatie autobezit onder bewoners beoogde woongebouw na 1 of 2 jaar; - Uitvoeren van een parkeerdrukmeting rondom het plangebied.

3.2 Naar aanleiding van vooroverlegreacties

Onderdeel	Subonderdeel	Wijziging
Toelichting	Paragraaf 4.7.2	Ten aanzien van het verwijderen van beplanting ter plaatse van de waterkering wordt toegevoegd dat dit niet zonder watervergunning is toegestaan.

3.3 Overig/ambtshalve

Onderdeel	Subonderdeel	Wijziging
Toelichting	Diverse paragrafen / bijlagen	De in de inleiding bij deze nota toegelichte programmawijziging naar 59 reguliere wooneenheden wordt verwerkt in de tekst van de toelichting. Ook wordt het parkeeronderzoek op dit punt aangepast. De aangepaste uitkomsten van dit onderzoek worden ook verwerkt in specifiek paragraaf 4.10 van de toelichting.
Toelichting	Paragraaf 4.8.1 en bijlage IV	Het nader onderzoek naar vleermuizen is als bijlage bij de toelichting toegevoegd. De uitkomsten van dit onderzoek zijn verwerkt in de toelichting.
Toelichting	Paragraaf 6.1	De paragraaf economische uitvoerbaarheid is aangepast op basis van gemaakte afspraken met de ontwikkelaar.
Regels	Artikel 3.1	Aan de bestemmingsomschrijving zijn nutsvoorzieningen en toegangswegen en –paden toegevoegd.
Regels	Artikel 6, lid c	Het aantal parkeerplaatsen is aangepast naar aanleiding van het aangepast parkeeronderzoek.

Nota van inspraak en overleg

Voorontwerpbestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein'

Bijlage: tabel beantwoording inspraakreacties 13 en 14 (voor zover deze de aspecten parkeren en verkeer betreffen)

Inleiding

Door de insprekers van de inspraakreacties met de nummers 13 en 14 is (onder andere) uitgebreid ingegaan op het parkeer- en verkeersonderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan. In de navolgende tabel zijn de specifieke reacties inzake het betreffende onderzoek van een antwoord voorzien. Deze tabel is daarmee onderdeel van de inspraaknota. De tabel is opgebouwd aan de hand van de paginanummers in de inspraakreactie, waarbij per pagina een onderverdeling in onderdelen is gemaakt. Dit is aangegeven met een getal tussen haakjes achter het paginanummer.

Waar de inspraakreacties met de nummers 13 en 14 aanleiding hebben gegeven om het parkeer- en verkeersonderzoek aan te passen, is dit in de tabel aangegeven.

In aanvulling hierop is tijdens de inzageperiode van het voorontwerp bestemmingsplan gebleken dat het niet zeker is dat de 17 wooneenheden voor zorgbehoevenden in het beoogde woongebouw worden gerealiseerd. Er is daarom ook een alternatief hiervoor onderzocht in de vorm van 19 reguliere wooneenheden. In het geval van de 17 wooneenheden voor zorgbehoevenden komt het totale aantal eenheden in het woongebouw op 57. Bij het alternatief komt het totale aantal eenheden in het beoogde woongebouw op 59. Het parkeer- en verkeersonderzoek is hierop aangepast, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met een programma van 59 wooneenheden. In de inspraakreacties met de nummer 13 en 14 zijn enkele keren specifiek de wooneenheden voor zorgbehoevenden benoemd. Ook zijn in deze inspraakreacties meermaals specifieke getallen uit het onderzoek aangehaald. Vanwege de aanpassing van het onderzoek is bij de beantwoording uitgegaan van de nieuw berekende getallen. Wanneer dit het geval is, is dit bij de betreffende beantwoording expliciet vermeld.

Beantwoording inspraakreactie 13 (voor zover deze het parkeer- en verkeersonderzoek betreft)

Pag.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
5 (1)	Op pagina 5 staat "Per deelauto daalt het autobezit van 4 tot 8 huishoudens waardoor er 4 tot 8 minder parkeerplaatsen nodig zijn voor bewoners." Dit komt niet overeen met wat er verderop in het onderzoek staat, namelijk dat het autobezit van 4 tot 8 huishoudens daalt met 3 tot 6 auto's (wat mij overigens een ongeloofwaardig hoog aantal lijkt). Dan zou je dus 3 tot 6 minder parkeerplaatsen nodig hebben, als je bezoek per huishouden niet meetelt.	De genoemde 3 tot 6 auto's zijn ervaringscijfers van de beoogde aanbieder van deelauto's. De genoemde 4 tot 8 auto's zijn als vuistregel door de opsteller van het parkeer- en verkeersonderzoek (hierna: onderzoek) gehanteerd. Het onderzoeksbureau gaat daarmee uit van een grotere onzekerheidsmarge dan de beoogde aanbieder van deelauto's. In het onderzoek zijn de onder- en bovengrens van deze marge doorgerekend.	Nee
5 (2)	Op pagina 6 staat: "Voor bezoekers zijn er maximaal 11 parkeerplaatsen tegelijkertijd nodig tijdens het piekmoment (avond en weekend). Er is voldoende capaciteit tijdens deze pieken om te voldoen aan deze parkeervraag op parkeerplaatsen in de openbare ruimte in de directe omgeving omdat er ruimte is voor meer dubbelgebruik." Dit is vreemd, aangezien de drukste tijden voor parkeren ook nu al in de avonden en weekenden zijn. Dubbelgebruik impliceert dat een parkeerplek wordt gebruikt als een andere auto weg is. Dat is dus juist minder het geval in de avonden en weekenden.	Hiermee wordt verwezen naar het feit dat de omgeving van het plangebied (deels) een overloopgebied is voor het centrum van IJsselstein, waar een parkeerregime van kracht is. Het gebruik door werknemers en bezoekers van het centrum is overdag. Het dubbelgebruik is in de omgeving van het plangebied minder aan de orde in de woonstraten en meer nabij de andere voorzieningen (zoals de kerk en de sporthal). Dit is ook in paragraaf 2.7 van het onderzoek zo beschreven.	Nee
5 (3)	Welk extra aspect brengt de nieuwbouwlocatie Poortdijk 101 met zich mee, ten opzichte van de bestaande bouw, dat de ligging het rechtvaardigt om af te wijken van de in 2007 gestelde norm?	De beoogde ontwikkeling betreft relatief kleine wooneenheden voor 1- of 2-persoonshuishoudens, met een goed aanbod van deelmobiliteit en een focus op een specifieke doelgroep met een (relatief) laag autobezit.	Nee
5 (4)	Is er onderzoek gedaan naar de huidige benutting van het openbaar vervoer, ligging ten opzichte van het centrum en de stad Utrecht door bewoners van het Oranjekwartier en hoe dit hun parkeergedrag beïnvloedt?	De huidige bewoners van het Oranjekwartier zijn niet onderzocht, omdat deze groep niet representatief is voor de doelgroep van de beoogde ontwikkeling. Het antwoord is	Nee

		daarom dat het door de inspreker gevraagde onderzoek niet heeft plaatsgevonden.	
6 (1)	Op pagina 11 wordt gesteld dat "de mate van stedelijkheid correleert met het autobezit omdat in meer stedelijke gebieden meer functies op loop- en fietsafstand beschikbaar zijn en de ov-ontsluiting van stedelijke gebieden vaak beter is. Bovendien is er een betaald parkeren regime in het centrum en de schil. In het gebied centrum en centrumschil wordt daarom een lagere parkeernorm gehanteerd." Vervolgens wordt geconcludeerd dat de locatie eerder kwalificeert als centrumschil in plaats van 'rest bebouwde kom'. In IJsselstein is alles op fietsafstand. Vreemd om mede op basis daarvan onderscheid onder wijken te maken en een classificatie als centrumschil te rechtvaardigen. Betaald parkeren in het centrum is omdat het centrum bezoekers trekt door de aanwezige voorzieningen. We hebben het hier over een ontwikkeling in een woonwijk, waar mensen juist hun auto parkeren die ze gebruiken om naar hun werk te gaan, niet omdat ze de wijk bezoeken vanwege diens bruisende voorzieningen. Daarom past de categorie 'rest bebouwde kom' beter dan centrumschil.	De fiets- en OV-bereikbaarheid van het plangebied wordt omschreven ten opzichte van de nabijgelegen kernen van Nieuwegein en Utrecht. De ligging van het plangebied is relatief gunstig ten opzichte van die gebieden, zowel qua fietsafstand als OV-reistijd. Dat geldt niet voor heel IJsselstein.	Nee
6 (2)	Hoe is de gemeente in staat te garanderen dat de beoogde doelgroep van zorgbehoevende bewoners van het nieuwbouwcomplex Poortdijk 101 geen auto heeft? Als de gemeente de afwezigheid van autobezit kan garanderen: Welk instrument heeft de gemeente dan in handen? Hoe denkt de gemeente deze situatie te handhaven? Als de gemeente de afwezigheid van autobezit niet kan garanderen, hoe zal zij dan omgaan met problemen die ontstaan ten gevolge van een grotere hoeveelheid auto's in de buurt? Hoe zal een verslechterde verkeersveiligheid worden opgelost? Indien uit de beantwoording van	Vanwege de aanpassing van het parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met reguliere wooneenheden, is de afwezigheid van autobezit voor de zorgbehoevenden niet meer aan de orde. Daarbij is nog wel van belang dat circa 1 of 2 jaar na ingebruikname van de beoogde wooneenheden een inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners zal plaatsvinden. Hierbij kunnen de uitgangspunten over autobezit uit het onderzoek getoetst worden. Wanneer nodig kan op basis van de uitkomsten van	Ja, evaluatie/ in-ventarisatie autobezit na 1 of 2 jaar

	andere vragen blijkt dat de aannames in de onderzoeken tot nu toe te optimistisch zijn geweest, bent u het dan met ons eens dat deze moeten worden aangepast naar een realistischer beeld, zodat ook realistisch de effecten van de ontwikkeling kunnen worden ingeschat, afgewogen en gemitigeerd?	deze inventarisatie binnen het plangebied extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd.	
6 (3)	Op pagina 12 staat de volgende zin: 'De overige appartementen in het complex zijn ook bedoeld voor een specifieke doelgroep, waarbij het autobezit vaak lager ligt dan 1,5 auto per huishouden.' Met name het woordje 'vaak' is evenredig prominent als vaag. Hoe vaak ligt dit dan lager dan 1,5 auto per huishouden? Waarom gaat dit ook op voor de gemeente IJsselstein? En dan specifiek voor het Oranjekwartier? Wordt dit lagere autobezit ook al gerealiseerd door de huidige en vergelijkbare demografische groep die nu woont in het Oranjekwartier?	In de geciteerde alinea uit het onderzoek staat dat het aandeel jongeren en ouderen nog niet bekend is en dat daarom de door de inspreker genoemde getallen niet gebruikt kunnen worden voor het berekenen van het autobezit. Voor de berekening van het autobezit is daarom uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna: CBS). De huidige bewoners van het Oranjekwartier zijn niet onderzocht, omdat deze groep niet representatief is voor de doelgroep van de beoogde ontwikkeling.	Nee
7 (1)	In het aangehaalde CBS-onderzoek op pagina 12 wordt in het daarachterliggende onderzoek gemeld dat het gaat om een onderzoekspopulatie uit 2015 waarbij ook de melding wordt gemaakt dat het autobezit op dat moment lager is dan tien jaar eerder, omdat er vanwege de financiële crisis minder vaste contracten zijn voor jongeren en dat er daardoor ook sprake is van een lager autobezit. Inmiddels is de financiële crisis voorbij en is het op de wegen drukker dan ooit. Dit geeft reden om aan te nemen dat het autobezit, ook onder jongeren, op zijn minst terug is op het niveau van voor de financiële crisis. Heeft de gemeente deze trend ook in haar analyse meegenomen? Zo ja, op welke manier is de data uit 2015 dan gecorrigeerd? Zo nee, is de gemeente het dan met eens met stelling dat de voorgestelde correctie een realistischer beeld zou geven?	Uit data van het CBS (StatLine) blijkt dat het autobezit in de leeftijdscategorieën 18 tot 30 en 30 tot 50 jaar tussen 2015 en 2018 nagenoeg gelijk is gebleven (het verschil is minder dan 1 procentpunt). Deze data ondersteunt de aanname dat het autobezit onder de doelgroep jongeren (25 tot 35 jaar) ook in 2018 relatief laag is. De door de inspreker gevraagde correctie is derhalve niet aan de orde.	Nee

7 (2)	Bovenaan pagina 12 staat dat er trends zijn die het autobezit en -gebruik van de doelgroepen beïnvloeden, wat het zou rechtvaardigen om van de parkeernorm af te wijken. Deze trends en diens invloed worden niet genoemd of toegelicht. Deze stelling snijdt zonder onderbouwing geen hout. Bovendien zijn de vigerende norm en de nieuw bedachte norm gebaseerd op verschillende categorieën: type woning en leeftijd. Ze zijn daardoor niet goed met elkaar te vergelijken en een evaluatie van de vigerende norm kan niet goed landen in de nieuw bedachte norm.	Bovenaan pagina 12 van het parkeer- en verkeeronderzoek is, anders dan de inspreker aangeeft, niet gesteld dat trends een afwijking van de parkeernorm rechtvaardigen. In de betreffende inleidende alinea staat dat de parkeernormen meer dan 10 jaar oud zijn, waarbij de zin over trends vervolgens aangeeft dat het wenselijk is om voor het bepalen van een reële parkeernorm rekening te houden met de ontwikkelingen (trends) die sindsdien hebben plaatsgevonden. Daarnaast is in het onderzoek geen nieuwe parkeernorm 'bedacht', maar een onderbouwing gegeven voor het afwijken van de vigerende norm. Bij die onderbouwing is de beoogde doelgroep als uitgangspunt gebruikt om de parkeerbehoefte nauwkeuriger te bepalen. Deze methode is volgens het onderzoeksbureau in dit geval het meest geschikt. De vergelijkbaarheid met de vigerende norm is niet relevant, vooral omdat deze norm niet specifiek voor de beoogde ontwikkeling is bepaald.	Nee
7 (3)	Bij het bepalen van de parkeernorm heeft de gemeente natuurlijk ook rekening gehouden met het gemiddelde autobezit van mensen met een zorgvraag. De categorie serviceflat heeft een relatief lage parkeernorm. Ik zie geen argumenten waarom de gemeente destijds een verkeerde inschatting heeft gemaakt, die nu weerlegd is. In tabel 2.6 staat dat bij een hoge inschatting, 1 parkeerplaats nodig is voor een zorgwoning. In de tekst wordt aldoor 2 aangehouden bij een hoge inschatting.	Vanwege de aanpassing van het parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met reguliere wooneenheden, zijn de parkeernormen voor de wooneenheden voor zorgbehoevenden en verzorgend personeel niet meer aan de orde.	Nee

8 (1)	Figuur 9, overgenomen uit het eerder aangehaalde onderzoek, toont een heel ander beeld van autobezit onder jongeren. Zijn de prijzen van de appartement en de daarmee gekoppelde inkomens van de starters meegenomen in het bepalen van het aantal parkeerplaatsen? Zo ja: Hoe zijn deze dan verdisconteerd in de bepaling hoeveel parkeerplekken er nodig voor de doelgroep? Welke demografische factoren zijn er buiten leeftijd allemaal meegenomen in het bepalen van het autobezit? Zo nee: Waarom is ervoor gekozen om deze significante demografische karakteristiek te negeren?	De figuur uit de inspraakreactie is in lijn met tabel 1.1 uit bijlage 1 van het onderzoek. In het onderzoek staat dat het aandeel jongeren en ouderen nog niet bekend is. Daarom kunnen zowel de getallen uit deze tabel als uit de figuur in de inspraakreactie niet gebruikt worden voor het berekenen van het autobezit. Voor de berekening van het autobezit is daarom uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het CBS.	Nee
8 (2)	Pagina 16: 'Over het algemeen zijn autodelers hoogopgeleide starters in stedelijke gebieden.' Hoogopgeleid betekent ook op basis van het CBS dat ze een hoog autobezit hebben en hoger dan waar in het onderzoek van wordt uitgegaan. Waarom is er voor dezelfde groep 'Starters' het demografische kenmerk hoogopgeleid bij autodelen wel wordt toegekend, maar als het gaat om autobezit (gecorrigeerd aan inkomen wat weer gecorrigeerd is aan opleidingsniveau) niet wordt meegenomen? Hier lijkt steeds het meest gunstige uitgangspunt te zijn gekozen, ondanks dat die elkaar tegenspreken.	De categorie 'hoogopgeleid' is in geen van de berekeningen in het onderzoek gebruikt. Voor de berekening van het autobezit is uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het CBS. De betreffende passage op pagina 16 geeft een overzicht van de doelgroepen die relevant zijn voor het concept autodelen. Naast opleidingsniveau wordt daar gesproken over leeftijdsklasse en gezinssamenstelling. Op basis van die bevindingen, de gegevens van de beoogde aanbieder van deelauto's en de beoogde woningtypes is in het onderzoek een onder- en bovengrens voor het gebruik van de deelauto's en het vervangen van eigen auto's bepaald. Derhalve is geen sprake van een 'meest gunstig uitgangspunt', maar een bandbreedte met onzekerheid, waarbij vele factoren een rol spelen.	Nee
9 (1)	Van de doelgroep ouderen van 60 tot en met 75 jaar bezit 53% tot 55% een auto. Boven de 75 jaar neemt het autobezit sterk af (zie bijlage 1)' Wat is de bron van de tabel in bijlage 1? Zijn er ook nog andere demografische gegevens van de ouderen in ogenschouw genomen voor het bepalen van het autobezit, zoals opleidingsniveau?	De tabel betreft gegevens van het CBS (StatLine), die door het onderzoeksbureau nader geanalyseerd zijn. Andere demografische gegevens van ouderen zijn niet in ogenschouw genomen.	Nee

9 (2)	De volgende passage staat op (pagina 12): 'Omdat de doelgroep zowel ouderen als jongeren betreft en er nog geen zicht is op de uiteindelijke verhouding tussen het aantal jongeren en oudere bewoners, kunnen we op basis van deze cijfers niet bepalen wat de parkeernorm zou moeten zijn. Wel geven deze percentages aan dat het autobezit onder starters en ouderen beduidend lager ligt dan onder de groep tussen 35 en 60 jaar. Van deze laatste groep bezit gemiddeld 59% een auto per huishouden.' Wanneer, op welk moment in de tijd, is bekend wat de verdeling zou zijn? Zou de verdeling van woningen onder de doelgroep tijdig genoeg bekend zijn om nog aanpassingen aan de plannen te maken om voldoende parkeer gelegenheid voor de bewoners te realiseren en geen nieuwe parkeerproblematiek te laten ontstaan voor de reeds aanwezige bewoners van het Oranjekwartier?	De uiteindelijke verhouding tussen jongeren en ouderen is afhankelijk van de verkoop en/of verhuur van de beoogde wooneenheden. Dit is dus bekend nadat deze wooneenheden zijn verkocht dan wel verhuurd. Voor de berekening van het autobezit is daarom uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het CBS. Circa 1 of 2 jaar na ingebruikname van de beoogde wooneenheden zal een inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners plaatsvinden. Hierbij kan onder andere bovengenoemd uitgangspunt getoetst worden. Wanneer nodig kan op basis van de uitkomsten van deze inventarisatie binnen het plangebied extra parkeer gelegenheid worden gerealiseerd.	Ja, evaluatie/ in-ventarisatie autobezit na 1 of 2 jaar
9 (3)	Zijn er vergelijkbare nieuwbouwprojecten gerealiseerd die als referentiekader kunnen dienen? Zo ja: welke zijn dat? Hoe kan het nieuwbouwproject Poortdijk 101 daaraan gerefereerd worden? Wat betekent dit voor het opstellen van parkeernorm?	In stedelijke gebieden is de laatste jaren regelmatig sprake van projecten waarbij op basis van autodelen (al dan niet in combinatie met fietsdelen en/of OV-abonnementen) een lagere parkeernorm wordt gehanteerd. Effecten van autodelen op autobezit en parkeerbehoefte zijn echter nog niet op grotere schaal geëvalueerd. Daarom is in het onderzoek gerekend met een ruime onzekerheidsmarge c.q. bandbreedte voor het bepalen van de parkeerbehoefte.	Nee
9 (4)	Als een parkeernorm nog niet opgesteld kan worden omdat de verdeling van ouderen en jongeren nog niet bekend is, waarom wordt dan juist de verwachte bewoning van ouderen en jongeren genoemd als reden om de in 2007 opgestelde parkeernorm te negeren? Het is fijn dat het autobezit statistisch gezien lager ligt binnen de beoogde doelgroep, is de gemeente het ermee eens dat deze relevantie terzijde wordt geschoven door de eerdere uitspraak dat de	Voor elke woningbouwontwikkeling in Nederland wordt de parkeerbehoefte bepaald voordat bekend is wie de nieuwe woningen kopen of huren, gebaseerd op aannames over (onder andere) autobezit en bezoekers. Dit is in het onderhavige onderzoek niet anders. In dit onderzoek is ook geen parkeernorm 'genegeerd'. Het onderzoek is uitgevoerd om te bepalen wat een realistische parkeerbehoefte is voor	Nee

	norm pas gesteld kan worden als de verdeling bekend is? - Zo ja, waarom wordt dit punt dan toch zo prominent genoemd om de huidige parkeernorm te negeren?	een woningbouwontwikkeling met 1- en 2-persoonswooneenheden en een innovatief mobiliteitsconcept.	
9 (5)	Is rekening gehouden met het feit dat starters op den duur geen starter meer zijn maar wel aan de Poortdijk blijven wonen? De kans is groot dat zij dan een tweede auto kopen?	Het is geen vaststaand gegeven dat starters in het beoogde woongebouw blijven wonen. Geen van de wooneenheden is bijvoorbeeld geschikt voor gezinnen met kinderen en de verwachting is dat zich in ongeveer driekwart van de wooneenheden 1-persoonshuishoudens zullen vestigen (dit is dan ook de primaire doelgroep qua potentiële kopers/huurders). De kans dat het autobezit gedurende de gebruikperiode van het woongebouw toeneemt, wordt door het onderzoeksbureau laag ingeschat. Bovendien is er sprake van selectieve werving, omdat potentiële nieuwe bewoners op voorhand weten dat een 'eigen' parkeerplaats niet tot de mogelijkheden behoort. Potentiële kopers of huurders die een eigen auto meenemen zijn daardoor minder snel geneigd een wooneenheid in het beoogde woongebouw te kopen dan wel huren.	Nee
9 (6)	Heeft de gemeenteraad al zijn oordeel mogen geven over het terzijde leggen van de parkeernorm uit 2007? Zo ja, wat was de uitkomst? Zo nee, gaat dit nog gebeuren?	Nee, het bestemmingsplan (inclusief onderhavig onderzoek) zal ter vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Voorafgaand hieraan wordt nog een ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Voor de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan wordt door het college een besluit genomen over het afwijken van de parkeernormen. Dit is conform het Parkeerbeleidsplan IJsselstein 2007.	Nee
9 (7)	In alle ramingen wordt uitgegaan van de laagste waardes uit de onderzoeken van autobezit, maar bij het bespreken van de effecten	In het onderzoek is geen sprake van 'verschil aan gebruik van bandbreedtes'. Met name voor het verwachte gebruik van	Nee

	van de deelauto wordt juist van de meest positieve uitkomsten uitgegaan. Wat zijn de redenen dat er voor dit verschil aan gebruik van bandbreedtes wordt uitgegaan?	deelauto's is sprake van onzekerheden. Daarom is een bandbreedte gehanteerd, waarbij de parkeerbehoefte voor zowel de hoogste als de laagste waarde is berekend.	
10 (1)	Bovenstaande opmerkingen in acht nemende betreffende het parkeren en daarbij opgeteld de wankel onderbouwde implementatie van de deelauto's dreigt de gemeente een overtreding te begaan, namelijk het veroorzaken van parkeerproblemen door nieuwbouw. Is de gemeente bekend met de jurisprudentie over het veroorzaken van parkeerproblematiek door nieuwbouw en dat de gemeente moet 'voorzien in voldoende parkeerplaatsen volgens het parkeerbeleid van de gemeente.' Zo ja, wat zijn de redenen om dan toch van het parkeerbeleid uit 2007 af te wijken? Zo nee, op welke manier gaat de gemeente de nieuw verworven kennis inzetten om te voldoen aan de jurisprudentie?	Deze jurisprudentie is bekend. Op grond hiervan is met name vereist dat in het bestemmingsplan is onderbouwd dat in voldoende parkeergelegenheid voor de beoogde ontwikkeling wordt voorzien. Gelet op de onderbouwing in onderhavig onderzoek is hiervan sprake, ondanks de afwijking van het gemeentelijk parkeerbeleid.	Nee
10 (2)	Wanneer de voorziene parkeerplaatsen toch niet voldoende blijken te zijn, hoe zal dit dan worden opgelost? Groen hiervoor opofferen lijkt mij niet verstandig, gezien de stedelijke hittestress en zwaardere piekbuien die klimaatverandering ons opleveren. Bovendien heeft groen vele positieve effecten op bewoners en maakt het IJsselstein een aantrekkelijke plaats om te wonen. Over de impact van groen in de woonomgeving zijn veel onderzoeken gedaan, o.a. door Universiteit Wageningen. Zie ook 'Eigen Huis Magazine' dec'18/ jan'19. Maatregelen als betaald parkeren invoeren lijkt mij onredelijk, aangezien dat zonder de ontwikkeling niet nodig is, en dus gezien moet worden als een direct negatief effect van de ontwikkeling en als zodanig moet worden meegewogen in de besluitvorming.	Uitgangspunt van het onderzoek is dat binnen het plangebied in voldoende parkeerplaatsen voor bewoners wordt voorzien. Circa 1 of 2 jaar na ingebruikname van de beoogde wooneenheden zal een inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners plaatsvinden. Hierbij kan onder andere bovengenoemd uitgangspunt getoetst worden. Wanneer nodig kan op basis van de uitkomsten van deze inventarisatie binnen het plangebied extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd. Een toename van verharding zal hierbij niet aan de orde zijn, omdat het nu al grotendeels verhard is. De invoering van betaald parkeren valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.	Ja, evaluatie/ in-ventarisatie autobezit na 1 of 2 jaar

10 (3)	Wat vindt de gemeente van het idee om in/onder het appartementencomplex ruimte vrij te maken om te parkeren? Enige woningen minder betekent al iets minder verkeer en parkeerdruk. Extra parkeerplaatsen in het complex kunnen meteen compenseren voor de extra parkeerdruk.	De realisatie van een ondergrondse parkeergarage ligt vanwege de mogelijke effecten op de bodemsituatie en grondwaterstand in het plangebied en de aangrenzende waterkering niet voor de hand. Het realiseren van parkeerplaatsen in de onderste bouwlaag, in plaats van wooneenheden, zou een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat rondom het woongebouw betekenen (door een gebrek aan levendigheid). Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt dit niet inpasbaar geacht.	Nee
10 (4)	Pagina 11: 'De te ontwikkelen locatie valt volgens de parkeernota in het gebied rest bebouwde kom. De stedelijkheid van de locatie en de nabijheid van het centrum zijn echter zeer gunstig, en de OV en fietsontsluiting richting Nieuwegein en Utrecht is zelfs beter dan het centrumgebied. De categorie rest bebouwde kom is daarom volgens de onderzoekers niet juist. Het is realistisch om het plangebied te zien als centrumschil. Als uitgegaan wordt van een gebied in de centrumschil dan is de norm 59 tot 72 plaatsen voor bewoners en bezoekers.' Wat maakt het dat de stedelijkheid als 'zeer gunstig' kan worden beschouwd? Waarom is de fietsontsluiting richting Nieuwegein en Utrecht significant beter dan vanuit het centrum? Hoeveel beter is deze ontsluiting dan? Waarom rechtvaardigt deze vermeende betere fietsontsluiting van de nieuwbouwlocatie ten opzichte van het centrum een hercategorisering naar 'centrumschil'? Waarom is de OV-ontsluiting richting Nieuwegein en Utrecht significant beter dan vanuit het centrum? Hoeveel beter is deze ontsluiting dan? Waarom rechtvaardigt deze vermeende betere OV-ontsluiting van de nieuwbouwlocatie ten opzichte van het centrum een hercategorisering naar 'centrumschil'?	De fiets- en OV-ontsluiting van dit deel van IJsselstein is relatief gunstig vergeleken met de rest van IJsselstein, omdat het aan de noordoostzijde van het centrum ligt, nabij een halte van de sneltram. De reistijd naar het centrum van Utrecht per fiets en OV is korter dan die vanuit het centrum van IJsselstein en andere centrumschilgebieden. De OV-reistijd naar het centrum van Utrecht is vanuit het plangebied 29-31 minuten (vanuit het centrum van IJsselstein is dat 33-36 minuten). De fietsreistijd naar het centrum van Utrecht is vanuit het plangebied 39-43 minuten (vanuit het centrum van IJsselstein is dat 42-46 minuten). De fiets- en OV-ontsluiting is daarmee voor het plangebied beter dan voor het centrum van IJsselstein (of op zijn minst vergelijkbaar) en op grond hiervan is in het onderzoek realistisch geacht om het plangebied als centrumschil te beschouwen.	Nee

11 (1)	Op pagina 13 van het onderzoek wordt gesteld dat: 'Dit houdt in dat er voor 57 woningen 17 parkeerplaatsen voor bezoekers nodig zijn. Bovenstaande gegevens aangevuld met bezoekers en de verzorger voor de zorg woningen leiden tot een reële parkeervraag van 41 tot 45 plaatsen (bij conventionele gebiedsontwikkeling zonder innovatieve mobiliteitsoplossing). Dit is vergelijkbaar met de gemeentelijke parkeernorm voor het centrumgebied.' - Hier worden appels en peren met elkaar vergeleken. De locatie poortdijk 101 is aangemerkt als 'Rest bebouwde kom' door gemeente, niet als Centrum. Dus hoeveel parkeerplekken zal de nieuwbouwlocatie tekort komen wanneer met de 'Rest bebouwde kom' categorisering gerekend wordt?	Vanwege de aanpassing van het parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met reguliere wooneenheden, is in de navolgende beantwoording uitgegaan van dit aangepaste onderzoek. De hierin genoemde getallen wijken daarom af. Bij een conventionele ontwikkeling zonder deelmobiliteit is de reële parkeerbehoefte 49 tot 53 plaatsen. Volgens de reguliere parkeernormen en de classificatie rest bebouwde kom is de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling 64 tot 81 plaatsen. Deze norm is dus 15 tot 28 parkeerplaatsen hoger dan de reële parkeervraag zonder deelmobiliteit. In het onderzoek is onderbouwd waarom de norm niet aansluit bij de ontwikkeling. Belangrijke punten in de onderbouwing zijn de stedelijkheidsgraad, de OV- en fietsbereikbaarheid, de doelgroepen en de beoogde woningtypen.	Nee
11 (2)	In de tweede alinea op pagina 14 staat een redenering om door middel van verplaatsingen en reisdoelen op minder bezoekersparkeerplaatsen uit te komen. Mooi bedacht, maar waarom wordt er niet eerst gekeken naar hoe de CROW op haar 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers is gekomen? Die zullen daar vast heel goed onderzoek naar gedaan hebben, wat misschien niet met een simpele redenering weerlegd kan worden.	Er is op pagina 13 van het rapport eerst gekeken naar het CROW-kengetal van 0,3 plaatsen per wooneenheid. Het CROW doet onderzoek dat qua methodiek vergelijkbaar is met wat het onderzoeksbureau heeft gedaan in dit specifieke geval. Het verschil wordt met name veroorzaakt door het gegeven dat het CROW op een hoger abstractieniveau kijkt naar de parkeerbehoefte van functies. In de praktijk blijkt dat er op een specifieke locatie vaak maatwerk nodig is. Dit wordt door het CROW overigens ook onderkend in de publicatie over de parkeerkengetallen (Toekomstbestendig parkeren - Van parkeerkencijfers naar parkeernormen, artikelnummer 381).	Nee

11 (3)	Pagina 10, tabel 2.1: Verhouding alternatieve vervoermiddelen ten opzichte van de auto vanuit locatie Poortdijk. In deze tabel wordt het zogenoemde 'cherry picking' toegepast, oftewel de best passende resultaten gebruiken om het vooraf bepaalde doelen van het onderzoek te onderbouwen. Alleen de reistijd naar OV-locaties wordt als benchmark genomen en niet de bedrijventerreinen of locaties, al dan niet in een stad, die niet goed bereikbaar zijn met het OV en juist wel met de auto. Hoeveel mensen werken er immers direct aan een Centraal Station en hoeveel mensen moeten er vanaf het Centraal Station toch nog een ander vervoermiddel gebruiken om hun eindbestemming te bereiken. Wanneer deze, realistische, benadering wordt gekozen zal de auto als te prefereren modaliteit sterk in concurrentiewaarde stijgen ten opzichte van het OV en de fiets, omdat je hiermee tot aan de bestemming zelf kan geraken vanaf je eigen woning op een tijd die jou zelf uitkomt. Het OV brengt je tenslotte van een plek waar je niet bent, naar een plek waar je, over het algemeen, niet wilt zijn, op een tijd die je zelf niet kan kiezen.	Naar aanleiding van deze reactie zijn de in het onderzoek opgenomen bestemmingen aangepast. Op basis van onderzoek van de gemeente IJsselstein zijn 12 van de meest voorkomende bestemmingen opgenomen (zie tabel 2.1 in het onderzoek). Op basis hiervan is het aannemelijk geacht dat van alle woon-werk, sociaal-recreatieve en zakelijke verplaatsingen een relatief groot deel naar deze bestemmingen zal gaan. Uiteraard zijn er ook locaties denkbaar die minder goed bereikbaar zijn met het OV en die te ver zijn om te fietsen. De concurrentiewaarde van de auto ten opzichte van deze alternatieven is bovendien complexer dan alleen reistijd. Dit doet echter niet af aan de conclusie in het onderzoek, op basis van de daarin geanalyseerde gegevens, dat het OV en de fiets voor de beoogde ontwikkeling reële alternatieven zijn voor de auto. Bovendien is er sprake van selectieve werving, omdat potentiële nieuwe bewoners op voorhand weten dat een 'eigen' parkeerplaats niet tot de mogelijkheden behoort. Potentiële kopers of huurders die een eigen auto meenemen zijn daardoor minder snel genegen een wooneenheid in het beoogde woongebouw te kopen dan wel huren.	Ja, aanscherping onderzoek op basis van onderzoeksgegevens gemeente IJsselstein
12 (1)	Is de gemeente het met bovenstaande constatering eens dat de verhouding alternatieve vervoermiddelen ten opzichte van de auto vanuit locatie Poortdijk niet realistisch is omdat deze eindigt bij een Centraal Station waar veruit de meeste reizen niet eindigen? Zo ja, is de gemeente dan voornemens om dit onderdeel uit het onderzoek te schrappen of aan te passen en daarmee ook de inhoud van de tabel verbonden conclusies te wijzigen? Zo nee, waarom acht de gemeente	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording (pagina 11, onderdeel 3).	Ja, aanscherping onderzoek op basis van onderzoeksgegevens

	het dan realistisch om het eind bij een centraal station te laten eindigen en niet op de daadwerkelijke eindbestemming?		gemeente IJsselstein
12 (2)	Wat zijn de verklaringen van de gemeente om geen grote bedrijventerreinen bij Amsterdam en Rotterdam te kiezen voor het benoemen van de verhouding alternatieve vervoermiddelen ten opzichte van de auto vanuit locatie Poortdijk?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording (pagina 11, onderdeel 3).	Ja, aan-scherping onderzoek op basis van onderzoeksgegevens gemeente IJsselstein
12 (3)	Op pagina 14 wordt er gesproken over dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de wijk. Welke wijk wordt hier bedoeld? Voor welke wijk geldt de bezetting van 70-80% van de parkeerplaatsen? Op welke plekken en parkeerplaatsen in de wijk is de bezetting hoger of lager? - Daar waar er blijkbaar ruimte is, op welke afstand ligt deze dan van het geplande nieuwbouwcomplex. Wordt deze afstand als acceptabele loopafstand beschouwd? Is er in het onderzoek rekening mee gehouden dat de parkeerplaatsen bij de sporthal en de kerk reeds druk bezet zijn, zeker in de avonden, door de huidige bewoners van het Europakwartier? En feitelijk dus helemaal niet zo beschikbaar als gesteld wordt in het onderzoek? Zo ja, hoeveel van deze plekken zijn er dan nog echt daadwerkelijk vrij om de verwachte extra parkeerdruk op te vangen? Zo nee, is er een voornemen om hier wel een onderzoek naar te doen? Bezoekers zullen, kijkend naar de beoogde plek voor de ontsluiting van de parkeerplaats, via het Oranjekwartier het complex benaderen wanneer deze gerealiseerd is. De navigatie zal ze naar de ingang sturen. Hoe groot schat de gemeente de kans in dat mensen om gaan rijden naar het Europakwartier wanneer er in het Oranjekwartier geen plek meer is?	Het gaat in dit geval om de parkeercapaciteit op loopafstand van het plangebied, ofwel in een straal van 100-200 meter rondom dit gebied. Daarbij wordt allereerst opgemerkt dat er geen meetgegevens zijn waaruit blijkt dat de parkeerdruk rondom het plangebied hoog is. Verder is geconstateerd dat er geen actuele meetgegevens over de parkeerdruk in de omgeving van het plangebied beschikbaar zijn. Om die reden zal een parkeerdrukmeting worden uitgevoerd voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. De uitkomsten hiervan worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan betrokken. Bezoekers hebben regelmatig contact met bewoners en zij zullen in de regel vaker op bezoek komen. Het is mogelijk dat bezoekers de eerste keer door hun navigatiesysteem naar de 'voordeur' worden geleid, als zij door bewoners niet op beschikbare plekken elders gewezen zijn. De ervaring en expertise van het onderzoeksbureau leert dat parkeerders zich snel aanpassen als de beschikbaarheid op de ene plek groter is dan op de andere plek.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk

	Hierbij ook beseffende dat vooral, maar ook mensen uit IJsselstein, wellicht helemaal niet op de hoogte zijn van mogelijk vrije parkeerplaatsen in het Europakwartier?		
12 (4)	Pagina 15: 'er is echter ook sprake van restcapaciteit aan de oostkant van de ontwikkellocatie. Hier kunnen bezoekers gebruik maken van de 6 parkeerplaatsen van de voormalige school. Deze plekken zijn vrijwel altijd bezet door bewoners en kunnen dus niet meer meegerekend worden als vrij, omdat de school lang gesloten is en de buurt daarop gereageerd heeft.	De genoemde locatie betreft één van de mogelijke parkeerlocaties in de omgeving van het plangebied. Voor het overige wordt verwezen naar de voorgaande beantwoording (pagina 12, onderdeel 3). De genoemde locatie zal onderdeel uitmaken van de uit te voeren parkeerdrukmeting.	Ja, uitvoeren meting parkeerdruk
14 (1)	In week 39 en 40 van 2018 heeft er een verkeersonderzoek plaatsgevonden in de Prins Bernhardlaan. Daarbij is door middel van een radar het aantal passages, het type voertuig, de snelheid en rijrichting gemeten. De uitkomsten verschillen compleet van de genoemde aantallen uit het onderzoek dat nu ter inzage ligt. Algemeen: Er wordt in geen enkele tabel melding gemaakt van de Koningin Wilhelminalaan. Welke motivatie bestond er om de Koningin Wilhelminalaan nergens te noemen als straat waar ook extra verkeer doorheen zal gaan? Is de gemeente bereid deze straat alsnog op te nemen in het onderzoek?	De toename op de Koningin Wilhelminalaan is gelijk aan de toename op de Prins Bernhardlaan en is daarom niet in het onderzoek genoemd. Op deze weg is sprake van een toename met vergelijkbare omvang, ten opzichte van de situatie waarin in het plangebied een school gevestigd is.	Nee
14 (2)	Koningin Julianalaan wordt maar in één richting genoemd. Wat is de reden dat de andere richting niet is genoemd? - Is de gemeente bereid deze straat alsnog op te nemen in het onderzoek, indien nodig?	Het plangebied wordt ontsloten via deze weg, die aan één zijde doodlopend is. Daarom is in het onderzoek de richting benoemd waarin de weg, gezien vanuit het plangebied, niet doodlopend is. Daarbij is voor de Koningin Julianalaan echter wel het (auto)verkeer in beide richtingen beschouwd.	Nee
14 (3)	Op pagina 26 wordt gesteld dat er lustellingen uit 2014 gebruikt worden als referentie voor toetsen van de uitkomsten van de onderzoekers. Is de gemeente het er mee eens dat recente metingen uit dit jaar in de specifieke straat (Prins Bernhardlaan) een veel betrouwbaarder beeld geven van de werkelijke en actuele situatie? Zo	De door de inspreker genoemde gegevens waren tijdens het uitvoeren van het onderzoek niet bekend bij het onderzoeksbureau. Om die reden zijn de huidige verkeersgegevens voor de straten rondom het plangebied op	Ja, aangepaste analyse verkeers-generatie

	nee, waarom worden bevindingen uit 2014 betrouwbaarder geacht? Zo ja, onderschrijft de gemeente hiermee ook dat het onderzoek voor verkeersgeneratie beter opnieuw geformuleerd kan worden op de actueel verkregen data door de objectieve radarmeting? Is er bereidheid de actuele metingen uit de Prins Bernhardlaan te gebruiken om de werkelijke verkeersgeneratie te berekenen?	basis van de actuele telgegevens voor de Prins Bernhardlaan opnieuw berekend.	o.b.v. actuele telling
14 (4)	Actuele metingen laten zien dat er 246 passages per dag zijn in de Prins Bernhardlaan. Het onderzoek zegt dat het er 1820 zijn. Het extra verwachte aantal verkeersbewegingen door de Prins Bernhardlaan is 135, als de optimistische verwachtingen van de deelauto's uitkomen. Er is een reëel te verwachten 55% (minimaal) extra aantal verkeersbewegingen in de Prins Bernhardlaan. Dit is 18 maal (!) meer dan waar in het onderzoek vanuit wordt gegaan. Is deze objectieve weerlegging van het theoretische onderzoek door actuele metingen voldoende grond om het onderzoek opnieuw te doen en de aannames aan te passen naar de actuele meetgegevens?	Allereerst wordt verwezen naar de voorgaande beantwoording (pagina 14, onderdeel 3). In het onderzoek is met behulp van het 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland' (van het CBS) een berekening gemaakt van de huidige verkeersintensiteit op de wegen rondom het plangebied. Deze berekeningen zijn vergeleken met de beschikbare telgegevens van de grotere wegen waar wel gegevens over waren. Die uitkomsten kwamen overeen en daarmee is de in het onderzoek uitgevoerde berekening voldoende betrouwbaar geacht. Zoals aangegeven zijn de huidige verkeersgegevens opnieuw berekend met de actuele telgegevens voor de Prins Bernhardlaan. Overigens wordt opgemerkt dat, rekening houdend met twee deelauto's en het vervallen van de schoolfunctie, uit de berekeningen in het onderzoek als worst case 71 extra verkeersbewegingen volgen.	Ja, aangepaste analyse verkeersgeneratie o.b.v. actuele telling
15 (1)	Zo ja: Wanneer zal dit onderzoek worden uitgevoerd? Welke aannames zullen er worden aangepast? Zo nee: Waarom worden actuele waarnemingen ondergeschikt geacht aan een puur theoretische exercitie voor het bepalen van de verkeersgeneratie? Wat zou er wel nodig zijn om het onderzoek bij te stellen zodat er een uitkomst is die passend is bij de werkelijke verkeerssituatie in de Prins Bernhardlaan?	De door de spreker genoemde actuele waarnemingen geven geen inzicht in de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling. De in het onderzoek berekende absolute, extra verkeersgeneratie verandert door het opnieuw berekenen van de huidige verkeersgegevens niet. Op deze wijze is de absolute verkeersgeneratie vergeleken met de actuele verkeersintensiteit op de Prins Bernhardlaan.	Ja, aangepaste analyse verkeersgeneratie o.b.v. actuele telling

15 (2)	Vanaf welke relatieve toename van verkeersbewegingen worden er adaptieve maatregelen genomen om de Prins Bernhardlaan (en omliggende straten) veiliger in te richten? Naar onze mening zouden er zelfs zonder toename al verkeersremmende maatregelen moeten worden genomen. Indien dat in geen geval gebeurt: waarom niet	De door de inspreker genoemde verkeersmaatregelen in de Prins Bernhardlaan vallen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat er reeds overleg plaatsvindt tussen de bewoners van de Prins Bernhardlaan en de gemeente inzake de verkeersveiligheid. In het kader van onderhavig bestemmingsplan is wel van belang in hoeverre de verwachte, absolute verkeerstoename in de omliggende straten zich verhoudt tot het karakter van deze straten. In paragraaf 5.4 van het onderzoek is dit aspect beoordeeld en is geconcludeerd dat het extra verkeer op de Prins Bernhardlaan als acceptabel wordt beschouwd.	Nee
15 (3)	Pagina 27: Er wordt gesproken over een worst case scenario, waarbij er maximaal 47 bewegingen per dag extra door de Prins Bernhardlaan gaan. In dit worst case scenario wordt nog wel het gebruik van twee deelauto's meegenomen. Deelt de gemeente de opvatting dat in een worst case scenario juist ook het gebruik van de deelauto's moet worden weggelaten omdat dit op zijn best zeer speculatief is? Zo ja, wat zou dan de toename van verkeer zijn? Zo nee, wat zijn de redenen die de gemeente heeft om er 100% zeker van te zijn dat de deelauto's maximaal benut worden? Deelt de gemeente verder de opvatting dat in een worst case scenario alle gemaakte aannames over het beperken van verkeer (op basis van doelgroep en kwalificatie als centrumschil) zo negatief mogelijk moet worden ingeschat of beter nog, er met de reguliere getallen wordt gewerkt in plaats van de aangepaste getallen voor uit onderzoek? Zo ja, wat is dan reden dat er nog wel aannames positief worden ingeschat?	De berekening van de verkeersgeneratie gaat uit van de beoogde ontwikkeling inclusief het effect van deelauto's op het autobezit en autogebruik. In het onderzoek zijn enkel het hoge en lage effectscenario voor het gebruik van deelauto's doorgerekend. Daarbij is vanwege de onzekerheden een ruime bandbreedte gehanteerd. Voor de worst case is uitgegaan van het lage effectscenario, waarbij de deelauto's juist niet optimaal benut worden. Daar komt bij dat het gebruik van deelauto's niet 'speculatief' is of een 'aanname' betreft. Er is sprake van een concreet plan dat wordt gerealiseerd, waarbij twee deelauto's voor toekomstige bewoners beschikbaar zijn. Dit is beschreven in paragraaf 3.3 van het onderzoek. Om die reden wordt het niet realistisch geacht om uit te gaan van een worst case scenario zonder deelauto's.	Nee

15 (4)	Is de gemeente ook van mening dat het worst case scenario juist gebaseerd moet worden op de actuele data uit week 39 en 40? Zo ja, welke conclusies zou de gemeente dan trekken over de verkeersgeneratie en bijbehorende verkeersveiligheid?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoordingen (pagina 14, onderdelen 3 en 4 en pagina 15, onderdeel 1).	Ja, aangepaste analyse verkeersgeneratie o.b.v. actuele telling
15 (5)	De Prins Bernhardlaan is momenteel niet ingericht als een 30 km/u weg. Met de reëel verwachte verkeerstoename (minimaal 55%, want het effect van deelauto's is nog niet zeker), zal de onveiligheid alleen maar toenemen. Aangetoond is dat ongeveer 30% van de passanten (mensen die niet in de Prins Bernhardlaan wonen, maar deze wel passeren) te hard rijdt. Welke maatregelen is de gemeente voornemens om te nemen om de Prins Bernhardlaan een veilige straat te laten worden? Is de gemeente bereid de weginrichting aan te passen met bijvoorbeeld fysieke objecten die een remmend effect hebben zoals drempels of versmallingen? Is de gemeente het ermee eens dat de meest eenvoudige manier om de verkeersgeneratie te beperken bestaat het bouwen van minder woningen, waardoor er per definitie minder auto's zullen rijden door de straten van het Oranjekwartier? Zo ja, zal de gemeente deze optie serieus overwegen om de veiligheid van de bewoners van de Prins Bernhardlaan en haar passanten te waarborgen? Zo nee, waarom kiest de gemeente ervoor om complexere maatregelen met een hogere onzekerheid op succes te gaan gebruiken?	De door de inspreker genoemde verkeersmaatregelen in de Prins Bernhardlaan vallen buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat er reeds overleg plaatsvindt tussen de bewoners van de Prins Bernhardlaan en de gemeente inzake de verkeersveiligheid. In het kader van onderhavig bestemmingsplan is wel van belang in hoeverre de verwachte, absolute verkeerstoename in de omliggende straten zich verhoudt tot het karakter van deze straten. In paragraaf 5.4 van het onderzoek is dit aspect beoordeeld en is geconcludeerd dat het extra verkeer op de Prins Bernhardlaan als acceptabel wordt beschouwd.	Nee

16 (1)	Pagina 16: 'Over het algemeen zijn autodelers hoogopgeleide starters in stedelijke gebieden.' Betekend dit dat er wordt uitgegaan van de aanname dat in het appartementencomplex hoogopgeleide starters komen te wonen? Zo ja, hoeveel procent zal hoog opgeleid zijn en hoe beïnvloedt dit het autodeelpercentage? Zo nee, wat was de reden deze dat deze aanname achterwege is gelaten? Is het opleidings- en inkomensniveau van de huidige populatie in het Oranjekwartier in ogenschouw genomen voor het bepalen van het verdere succes van de deelauto in de wijk? Zo ja, wat waren hiervan de uitkomsten? Zo nee, op basis waarvan wordt dan in een inschatting gemaakt of de wijk autodelen gaat omarmen?	Voor de berekening van het autobezit is uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna: CBS). Daarbij is niet specifiek gekeken naar het opleidingsniveau, onder andere omdat dit niet als selectiecriterium voor toekomstige bewoners kan en mag worden gehanteerd. Voor dit aspect wordt aanvullend ook verwezen naar de voorgaande beantwoording inzake onder andere het opleidingsniveau (pagina 8, onderdeel 2) Tevens is het opleidings- en inkomensniveau van de huidige bewoners van het Oranjekwartier niet onderzocht, omdat deze groep niet representatief is voor de doelgroep van de beoogde ontwikkeling. In het onderzoek is geen rekening gehouden met het gebruik van deelauto's door de huidige bewoners. Enkel is opgemerkt dat dit op termijn positieve effecten kan hebben op de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie in de hele wijk.	Nee
16 (2)	Pagina 18: 'Zoals eerdergenoemd bedient één deelauto 4 tot 8 huishoudens. Van deze huishoudens vervangt 80% een auto. Op basis van deze gegevens is onderstaande berekening gemaakt. Hieruit blijkt dat het autobezit theoretisch naar 0 kan dalen als er zes deelauto's worden aangeboden.' Wat wordt er bedoeld met 'Van deze huishoudens vervangt 80% een auto.'? Waar kan de 'onderstaande berekening' worden gevonden? Alleen de uitkomsten van een berekening zijn zichtbaar. '...het autobezit theoretisch naar 0 kan dalen...': Dit zou alleen waar zijn als de nieuwe bewoners enkel incidentele ritten maken. Is de gemeente het ermee eens dat dit onjuist is, aangezien, zeker de eerste auto, vooral aangeschaft wordt voor structureel gebruik? Zo nee, waarom niet?	Van de huishoudens die een deelauto gaan gebruiken doet 80% de 2e of 1e auto weg of schaft geen 2e of 1e auto aan. De berekening is herleidbaar uit tabel 3.4 in het onderzoek. Dat het autobezit theoretisch gezien naar 0 kan dalen is juist. Dat dit alleen kan als enkel incidentele ritten wordt gemaakt, is niet het geval. Mensen die de deelauto gaan gebruiken en daardoor een eigen auto niet aanschaffen of weg doen, zullen de deelauto in de regel gebruiken voor incidentele ritten die niet met de fiets of het OV kunnen. Voor hun frequente ritten (bijvoorbeeld naar werk of de supermarkt) gebruiken zij in dat geval de fiets of het OV.	Nee

16 (3)	In de conclusie over deelauto's wordt geopperd dat met 4 deelauto's er mogelijk zelfs helemaal geen parkeerplaatsen nodig zijn. Veronderstelt dit dat er wordt aangenomen dat de nieuwe bewoners alleen maar incidentele ritten gaan maken? Zo ja, hoe gaat dit gestuurd worden zodat dit ook echt waarheid wordt?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording (pagina 16, onderdeel 2).	Nee
17 (1)	Pagina 17: De ervaring van WeDriveSolar is dat één deelauto per 25 huishoudens nodig is om 4 tot 8 huishoudens te "werven" als deelnemer. Bij de 56 te realiseren woningen beginnen zij met het plaatsen van twee deelauto's, twee oplaadpalen en twee elektrische deelfietsen. Bij het plaatsen van twee deelauto's zullen er dus waarschijnlijk 4-8 deelnemende huishoudens geworven die een mogelijk de deelauto gaan gebruiken voor incidentele ritten. Aangezien er, zoals het er nu uitziet, 57 huishoudens komen, waarom zouden meer deelauto's dan meer huishoudens gaan werven en daarmee de parkeerdruk van het nieuwbouwcomplex verlagen?	Bij het plaatsen van twee deelauto's worden er 8 tot 16 huishoudens geworven die daardoor 6 tot 13 minder eigen auto's zullen bezitten (zie tabel 3.4 in het onderzoek). De huidige trend is echter dat het gebruik van deelauto's toeneemt (zie onder andere het 'Dashboard Autodelen' op www.crow.nl). Op termijn is het daarom mogelijk dat een deelauto al haalbaar wordt bij een lager aantal huishoudens, met name als hiermee al rekening is gehouden bij de planontwikkeling. In het onderzoek is echter uitgegaan van 2 deelauto's, conform de huidige ervaringscijfers van WedriveSolar.	Nee
17 (2)	Uitgaande van 2 deelauto's daalt het eigen autobezit van 23 tot 27 auto's (bezit exclusief verzorger) naar 11 tot 22 auto's. Met vier deelauto's daalt het eigen autobezit naar 0 tot 15 auto's.' - Waar is het autobezit van 23 tot 27 auto's op gebaseerd?	Vanwege de aanpassing van het parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met reguliere wooneenheden, is in de navolgende beantwoording uitgegaan van dit aangepaste onderzoek. De hierin genoemde getallen wijken daarom af. Op een autobezit van 31 tot 36 auto's, zoals berekend in tabel 2.6 van het onderzoek.	Nee
17 (3)	Pagina 18: 'Bij de huidige mobiliteitsaanbieding voor nieuwe bewoners (deelauto abonnement aangevuld met fietsvoorzieningen, deelfietsen en een ov- startsaldo) in combinatie met een goede aanbieding voor de huidige bewoners van de wijk, dan ligt het gebruik van de deelauto's aan de hoge kant van de bandbreedte en zijn er minder parkeerplekken nodig. We mogen er dan van uitgaan dat een	Vanwege de aanpassing van het parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met reguliere wooneenheden, is in de navolgende beantwoording uitgegaan van dit aangepaste onderzoek. De hierin genoemde getallen wijken daarom af.	Nee

	deelauto door 8 gezinnen gebruikt wordt. Dit houdt in dat er bij twee deelauto's, 21 parkeerplekken op eigen terrein nodig zijn (20 voor de bewoners en 1 voor de zorg flats).¹ Waarom wordt er nu gekozen voor het nemen van de hoge bandbreedte terwijl in de rest van het onderzoek juist de onderkant qua bezit en parkeerdruk wordt gehanteerd? Is de gemeente het ermee eens dat dit oogt als een doelredenering? Zo nee, hoe verklaart u dan deze sprong van de hoge naar de lage bandbreedte?	Bij de berekening van de benodigde parkeerplaatsen wordt zowel de boven- als ondergrens bepaald. Dit betekent dat de bewoners bij twee deelauto's volgens het onderzoek 18 tot 29 eigen auto's zullen hebben. Deze bandbreedte is meegenomen in de conclusie zoals weergegeven in tabel 6.1 van het onderzoek. In aanvulling hierop is in het onderzoek aangegeven dat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners (en mogelijk de parkeerbehoefte van huidige bewoners van de wijk) lager wordt als er actief beleid wordt gevoerd om het gebruik van de deelauto's in combinatie met OV en fiets te stimuleren. Het effect van de hiervoor in het onderzoek voorgestelde maatregelen ligt tussen de bovenkant en de onderkant van de berekende bandbreedte. In het onderzoek is derhalve geen sprake van doelredenering, omdat expliciet beide scenario's zijn beschouwd.	
17 (4)	Pagina 18: 'Er zal in de wijk een herverdeling plaats vinden van waar auto's parkeren.' Waarom is er een verdere herverdeling van auto's nodig in de wijk? Welke wijk wordt hier bedoeld? Om hoeveel auto's gaat het die hier herverdeeld moeten worden? - Passen deze extra auto's wel in de wijken? Hoeveel plekken zijn er vrij om deze parkeerplaatsen te herverdelen? Op welke nu vrije parkeerplaatsen zal de herverdeling moeten plaatsvinden?	In het onderzoek is niet gesteld dat een herverdeling nodig is. Enkel is opgemerkt dat bij een toename van het gebruik van deelauto's qua aantallen, tijdstippen en locaties (logischerwijs) een andere 'parkeerbalans' zal ontstaan.	Nee
18 (1)	Pagina 18 en 19: 'Wordt de deelauto niet met een goede aanbieding aan de wijk aangeboden, dan blijft het gebruik waarschijnlijk aan de lage kant van de bandbreedte en zijn er 28 parkeerplaatsen nodig voor de bewoners bij twee deelauto's. Het bezoekersparkeren is hierin niet meegenomen.'¹ Op welke wijze wordt er gezorgd dat, als het gebruik tegenvalt, deze extra parkeerplaatsen ook gerealiseerd worden? Wie kan die goede aanbieding borgen en is verantwoordelijk	Voor de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners is rekening gehouden met de lage kant van de bandbreedte. Binnen het plangebied is realisatie van in ieder geval 31 parkeerplaatsen mogelijk. Het aanbieden en werven van gebruikers voor de deelauto's valt buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan, mede ook omdat al rekening is	Nee

	voor werving? Wat zijn de redenen dat het bezoekersparkeren niet is meegenomen? Welke toename aan extra verkeersdruk is realistisch te verwachten als de bezoekersaantallen wel worden meegenomen?	gehouden met een scenario waarin de aanbidding niet 'goed' is. De parkeerbehoefte voor bezoekers is niet relevant voor het effect van de deelauto's en is daarom separaat berekend. Voor de totale extra parkeerbehoefte en verkeersgeneratie wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van het onderzoek.	
18 (2)	Een onderzoek onder bewoners van de provincie Utrecht wijst uit dat slechts 2% het waarschijnlijk acht te gaan autodelen. Dit betekent dat slechts 1-2 mensen daadwerkelijk willen gaan autodelen. Hiermee zal er waarschijnlijk maar 1 auto minder zijn. Deelt de gemeente de conclusie dat het juist is om met het Parkeer- en verkeersonderzoek vooral heel voorzichtig en terughoudend te zijn in het opzoeken van de optimistische bandbreedte in het terugdringen van het autogebruik door deelauto's?	De onderzochte inwoners van de provincie Utrecht zijn niet vergelijkbaar met de doelgroep van de beoogde ontwikkeling, met name omdat de provincie niet alleen stedelijk gebieden kent en niet alleen 1- en 2-persoonshuishoudens. De uitkomsten van het door de inspreker genoemde onderzoek zijn daarom niet bruikbaar voor de onderhavige situatie. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat in het onderzoek geen 'optimistische bandbreedte' is gebruikt, maar een bandbreedte met een (pessimistische) ondergrens en (optimistische) bovengrens.	Nee
18 (3)	Pagina 19: 'Voor de bewoners zijn er volgens een conventionele gebiedsontwikkeling 23 tot 28 parkeerplaatsen nodig (zie H.2).' Volgens tabel 2.4, pagina 11, zijn er juist 64 - 79 parkeerplekken nodig, immers het ontwikkelgebied ligt nog steeds officieel de categorie 'Rest bebouwde kom'. Zelfs als je de functie wonen (ASW 2012) meerekent zijn er nog twee keer zoveel parkeerplekken nodig, namelijk 41-45 plekken, volgens de eigen rekenregels die nogal twijfelachtig zijn. De genoemde parkeerplekken zijn immers helemaal niet vrij, zoals al eerder aangegeven. Daarbij zijn de variabelen voor het terugdringen van de verkeers- en parkeerdruk met innovatieve oplossingen nogal onzeker. Deelt de gemeente de opvatting dat de echte conventionele parkeernorm minimaal 41 plekken voorschrijft, immers dit staat in	De door de inspreker genoemde 23 tot 28 parkeerplaatsen zijn exclusief bezoekersparkeren, de genoemde 41 tot 45 plaatsen zijn inclusief bezoekersparkeren. Vanwege de aanpassing van het parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij is uitgegaan van een worst case scenario met reguliere wooneenheden, is in de navolgende beantwoording uitgegaan van dit aangepaste onderzoek. De hierin genoemde getallen wijken daarom af. In het onderzoek is (uitvoerig) onderbouwd waarom in dit geval een lager aantal parkeerplaatsen voor bewoners het uitgangspunt is, voor een situatie zonder gebruik van deelauto's. Voor een nadere toelichting hierop wordt tevens	Nee

	tabel 2.7 (Verwacht aantal benodigde parkeerplaatsen naar schatting reële parkeernorm inclusief bezoekers).	verwezen naar voorgaande beantwoordingen (onder andere pagina 11, onderdeel 1).	
18 (4)	Pagina 19: 'Er zijn aanvullende maatregelen mogelijk om de kans van slagen van de lagere parkeernorm te vergroten.' Hier wordt genoemd dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. Zo ja, hoeveel euro gaat het de gemeente kosten om deze maatregelen in te voeren en te handhaven? Wegen deze lasten op tegen het gewenste baten? - Zo ja, wat is de grens die gehanteerd wordt om dit te concluderen? Zo nee, wordt er dan afgezien van de maatregelen?	In het onderzoek is beargumenteerd dat het effect van de beoogde innovatieve mobiliteitsoplossing (deelauto's, -fietsen en OV-abonnementen) vergroot kan worden met aanvullende maatregelen, zodat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners richting de onderkant van de bandbreedte zal gaan. Als wordt afgezien van de voorgestelde aanvullende maatregelen, dan zal deze parkeerbehoefte richting de bovenkant van de bandbreedte gaan. Derhalve is in het kader van onderhavig bestemmingsplan geen sprake van een noodzaak om deze aanvullende maatregelen uit te voeren.	Nee
18 (5)	Pagina 34: Bijlage 2 'QuickScan interesse deelauto aanbod - potentie deelauto' De titel van deze bijlage suggereert dat is gescand wat de interesse in een deelauto is, en wat daarmee de potentie van deelauto's is. Wat er daadwerkelijk staat is een tabel. waarin de maandelijkse kosten van een eigen auto worden vergeleken met abonnementen van een deelauto. - De tabel is niet duidelijk. Wat wordt bedoeld met '4 dagen. 6 dagen' etcetera? Op deze manier is niet duidelijk wat er met elkaar vergeleken wordt en kan de lezer dus ook geen conclusie trekken. Is de gemeente het ermee eens dat om de 'interesse' in iets en de 'potentie' van iets door meer wordt bepaald dan alleen kosten? Zo nee, hoe definieert u 'interesse' en 'potentie'? Zo ja, zou u de interesse en potentie van deelauto's ook onderzocht willen hebben alvorens in te zetten op deelauto's? - Zo ja, waar kan de burger dit straks terugvinden? - Zo nee, waarom niet? Het woord 'interesse' suggereert dat gepeild is in een groep of zij interesse hebben in een deelauto. Aangezien dit niet blijkt uit de	Naar aanleiding van de opmerkingen van de spreker is geconstateerd dat de betreffende bijlage bij het onderzoek onvoldoende meerwaarde heeft. Deze bijlage wordt derhalve verwijderd.	Ja, verwijderen bijlage.

	tabel, stel ik voor om de titel van de bijlage aan te passen, om een juiste verwachting te scheppen.		
20 (1)	Pagina 21: betreft alle maatregelen: Is de gemeente voornemens één of meerdere van deze maatregelen te gaan gebruiken? Kan per maatregel worden aangegeven met hoeveel procent de slagingskans toeneemt van het hanteren van een lagere parkeernorm? Zo ja, op welke wijze zijn deze percentages dan tot stand gekomen? Zo nee, op basis waarvan denkt de gemeente een keuze te gaan maken tot het inzetten van een van deze maatregelen? Heeft de gemeente nu al een specifieke voorkeur voor het invoeren van een of meerdere van deze maatregelen? Zo ja, welke zijn dit? Waarom gaat de voorkeur naar deze maatregelen?	In het onderzoek is beargumenteerd dat het effect van de beoogde innovatieve mobiliteitsoplossing (deelauto's, -fietsen en OV-abonnementen) vergroot kan worden met aanvullende maatregelen, zodat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners richting de onderkant van de bandbreedte zal gaan. Als wordt afgezien van de voorgestelde aanvullende maatregelen, dan zal deze parkeerbehoefte richting de bovenkant van de bandbreedte gaan. Derhalve is in het kader van onderhavig bestemmingsplan geen sprake van een noodzaak om deze aanvullende maatregelen uit te voeren. Daar komt bij dat de uitvoering van deze maatregelen ook buiten de (juridische) reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan valt. De aanvullende maatregelen uit het onderzoek betreffen suggesties, onderhavig bestemmingplan en onderzoek beogen nadrukkelijk niet om deze maatregelen voor te schrijven dan wel nader uit te werken. Overigens is het voornemen van de initiatiefnemer om in ieder geval de aanbevelingen die in het onderzoek als 1, 3, 6 en 8 zijn genummerd (deels) uit te voeren.	Nee
20 (2)	Pagina 21: Bij meerdere maatregelen wordt aangegeven dat iets 'gratis' of 'risicoloos'. Niet is gratis in het leven, ook is er niets risicoloos. Gaat de gemeente de extra maatregelen zoals 'gratis en risicoloos' uitproberen betalen? Zo ja, uit welk budget worden deze kosten dan gefinancierd? Wegen de lasten tegen de baten op? - Zo ja, wat is het beoogde rendement? Zo nee, welke partij gaat deze 'gratis en risicoloze' maatregelen faciliteren?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1).	Nee

20 (3)	Pagina 21: maatregel 5, structurele verandering: 'Daarnaast draagt het invoeren van betaald parkeren in dit overloop gebied bij aan een verdere transitie van autobezit naar deelautogebruik, zowel bij de nieuwe als bestaande inwoners.' Waar vandaan komt deze 'overloop'? Hoeveel overloop is verondersteld te zijn? Welk onderzoek benoemt deze overloop en dat het een probleem is? Hoe groot is dit probleem? Vraagt dit probleem, als het al bestaat, wel om een oplossing? Bij welke kwantiteit aan overloop is het gerechtvaardigd en noodzakelijk om betaald parkeren in te voeren? Is dat probleem een bestaand probleem, een autonome ontwikkeling of een gevolg van de beoogde nieuwbouw? Wat kost de invoering van het betaald parkeren de gemeente? Is er onderzoek dat aantoont dat het betaald parkeren het probleem ook daadwerkelijk gaat oplossen? Wat is de houding van de gemeente ten opzichte van het invoeren van betaald parkeren in het Oranjekwartier? Is de gemeente voornemens de aanvullende maatregel van betaald parkeren in te voeren? In welke straten zou het betaald parkeren dan eventueel worden ingevoerd?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1). In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat met de term 'overloopgebied' in het onderzoek wordt bedoeld dat rondom het plangebied door bezoekers van het centrum van IJsselstein wordt geparkeerd. Met andere woorden: bedoeld wordt overloop vanuit het centrum. Voor dit aspect wordt aanvullend ook verwezen naar de voorgaande beantwoording inzake dubbelgebruik (pagina 5, onderdeel 2) De nog uit te voeren parkeerdrukmeting (pagina 12, onderdelen 3 en 4) zal onder andere uitwijzen in hoeverre deze overloop de parkeerdruk rondom het plangebied beïnvloed.	Nee
21 (1)	Pagina 21: maatregel 10. monitoring en evaluatie: 'Autobezit en gebruik deelauto's. deelfietsen en ov-kaarten monitoren. Indien nodig bijsturen (bv. aanbod uitbreiden). terugvaloptie hebben als het niet blijkt te werken (extra ruimte voor parkeercapaciteit achter de hand hebben).' Wie wordt er verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie? Wat is de ondergrens van de adaptatie van de gestapelde modaliteiten waarop de gemeente wil ingrijpen om de adaptatie te vergroten? Zijn er andere terugvalopties om tegenvallende resultaten van het gebruik van de beschikbaar gestelde modaliteiten op te vangen? Waar in het nieuwbouwcomplex of het Oranjekwartier verwacht de gemeente extra ruimte voor parkeercapaciteit achter de hand te houden om op terug te vallen wanneer de resultaten van het	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoordingen inzake de beoogde parkeerdrukmeting (pagina 12, onderdelen 3 en 4), inventarisatie c.q. evaluatie na 1 of 2 jaar (pagina 6, onderdeel 2, pagina 9, onderdeel 2 en pagina 10, onderdeel 2) en de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1). In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat binnen het plangebied extra parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd, mocht dit op basis van de parkeerdrukmeting of inventarisatie c.q. evaluatie nodig blijken.	Ja

	'innovatieve mobiliteitsconcept' tegen vallen? Hoe verwacht de gemeente extra ruimte achter de hand te houden als er in het plan van aanpak Plan van aanpak Parkeerdruk woonwijken Bijlage 1 (2013) op elk gebied waar het Oranjekwartier wordt genoemd juist gesteld wordt dat er al veelvuldig parkeerplekken te kort zijn met als opmerking 'geen mogelijkheden tot aanleggen parkeerplaatsen'. Dit gecombineerd met de constatering dat er steeds meer auto's op de weg bijkomen?		
21 (2)	Pagina 23: Betaald parkeren: De gemeente zegt open te staan voor betaald parkeren in het gebied. Wat zijn de redenen voor de gemeente om open staan voor het invoeren van betaald parkeren? Hoe groot (in procenten uitgedrukt) schat de gemeente nu de kans in dat er ook daadwerkelijk betaald parkeren wordt ingevoerd? In welk gebied zou de gemeente dan betaald parkeren willen invoeren? Graag benoemen welke straten hieronder zouden vallen. Welk probleem denkt de gemeente te gaan oplossen met betaald parkeren? Welk onderzoek ondersteunt het effect van de oplossing op het veronderstelde probleem? Hoe gaat het betaald parkeren gehandhaafd worden? Vanuit welke middelen zal de beoogde handhaving plaatsvinden? Wordt betaald parkeren beoogd als 'reparatiebesluit, mocht de parkeerdruk toch hoger uitvallen dan gedacht? Zo ja, deelt de gemeente dan de opvatting dat het invoeren van betaald parkeren zou dienen om een de negatieve effecten van een slecht onderbouwd besluit te willen neutraliseren, als betaald parkeren al neutraliserend werkt, en dat het beter is überhaupt beter is geen parkeerprobleem te laten ontstaan? De gemeente staat er blijkbaar voor open. Maar wat als de bewoners er niet voor open staan?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1). In aanvulling hierop wordt aangegeven dat ook de specifieke maatregel betaald parkeren een suggestie betreft. Deze suggestie is toegelicht op basis van de ervaring en expertise van het onderzoeksbureau, waarbij geen nader onderzoek voor specifiek de omgeving van het plangebied is uitgevoerd. Dergelijk onderzoek was niet nodig, omdat onderhavig bestemmingplan en onderzoek nadrukkelijk niet beogen om betaald parkeren voor te schrijven dan wel nader uit te werken. Tot slot wordt opgemerkt dat betaald parkeren door de gemeente als optie voor de omgeving van het plangebied wordt gezien, maar dat op dit moment geen sprake is van concrete plannen om dit in te voeren. Daar komt bij dat voor eventuele invoering hiervan afzonderlijke besluitvorming (en onderliggend onderzoek) nodig zal zijn.	Nee

22 (1)	Pagina 23: 'Het invoeren van betaald parkeren heeft invloed op de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen,' Hoeveel invloed heeft het betaald parkeren dan op de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen? Op welk onderzoek is deze veronderstelde invloed gebaseerd? Welke redenen heeft de gemeente om aan te nemen dat de effecten voldoende zijn om de adequaat te verlagen?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1) en specifiek betaald parkeren (pagina 21, onderdeel 2).	Nee
22 (2)	Pagina 23: 'Met name bezoekers van het centrum van IJsselstein en werkenden bij bedrijven in de buurt zullen minder vaak in de buurt parkeren.' Nergens wordt onderbouwd dat er bezoekers van het centrum parkeren in de wijken Oranje- en Europakwartier. Als bewoners hebben wij geen ervaring met mensen (laat staan (parkeer)problemen) die in onze wijk de auto parkeren voor de bestemmingen werk en centrum. Waarop baseert de gemeente zich dat er mensen parkeren in de genoemde wijken die als bestemming werk en het centrum hebben? Hoeveel parkeerplaatsen worden er nu verondersteld te worden gebruikt door mensen die de bestemming werk of centrum hebben? Levert dit gebruik van parkeerplaatsen nu een probleem op? - Zo ja, hoe groot is dit probleem? Welke onderbouwing gebruikt de gemeente om het veronderstelde probleem op te lossen met betaald parkeren? Welke nadelige effecten heeft invoeren van betaald parkeren op de bewoners van het Oranje- en Europakwartier? Welke voordelige effecten heeft invoeren van betaald parkeren op de bewoners van het Oranje- en Europakwartier?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1). In aanvulling hierop wordt specifiek voor de vragen over het parkeren door bezoekers van het centrum en/of werknemers van bedrijven in de buurt verwezen naar de voorgaande beantwoording inzake 'overloop' (pagina 20, onderdeel 3).	Nee
22 (3)	Pagina 23: 'Indien betaald parkeren wordt gecombineerd met vergunningen voor bewoners ontstaat ten slotte een extra reden voor bestaande inwoners om hun (2e) auto weg te doen' Waaruit blijkt dat betaald parkeren een reden is voor bewoners om hun (2e) auto weg te doen?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1) en specifiek betaald parkeren (pagina 21, onderdeel 2).	Nee

22 (4)	Is het correct hieruit af te leiden dat bij het eventueel invoeren van betaald parkeren, de eerste auto wel en de tweede auto geen gratis vergunning krijgt? Beoogd de gemeente met het invoeren van betaald parkeren dat de reeds aanwezige bewoners van de wijken parkeerruimte moeten gaan maken voor de nieuwe bewoners? Zo ja, onderschrijft de gemeente dan de conclusie dat zij een parkeerprobleem dreigen te veroorzaken wat indruist tegen bestaande jurisprudentie? Zo nee, waarom moeten bewoners dan wel hun (2e) auto afstoten? Zo nee, hoe moet dan deze zin worden geïnterpreteerd?	Verwezen wordt naar de voorgaande beantwoording inzake de aanvullende maatregelen (pagina 20, onderdeel 1) en specifiek betaald parkeren (pagina 21, onderdeel 2).	Nee
-----------	---	--	-----

Beantwoording inspraakreactie 14 (voor zover deze het parkeer- en verkeersonderzoek betreft)

Pag.	Inspraakreactie	Beantwoording	Aanpassing
2 (1)	De kern van dit argument is dat de Nederlandse bevolking het OV zal verkiezen boven de auto zolang de reistijd met het OV niet meer dan 2x zo lang is als de reistijd met de auto. Dit is onrealistisch en niet onderbouwd in het onderzoek. Eerder zou men kunnen zeggen dat het andersom is. Men gaat met de auto tenzij het OV significante verbetering van de reistijd oplevert. Een betere vuistregel is overigens dat een enkele reis maximaal 60 minuten duurt, hetgeen dus het OV diskwalificeert. Dit argument wordt bovendien onderbouwd met onrealistische reistijden voor het vervoer met de auto op langere afstand. De reistijd met de auto vanaf de Poortdijk naar Rotterdam Centraal is volgens de routeplanner niet 90 minuten (zoals in het onderzoek), maar ongeveer 45 minuten. Bovendien, wie heeft er daadwerkelijk Rotterdam Centraal als eindbestemming met de auto? Vaak moeten burgers op een 'bepaalde locatie' in een stad zijn voor werk of privéaangelegenheden. Door een centraal station als eindbestemming van de reis te kiezen, wordt het OV onrealistisch beoordeeld in deze vergelijking. Uit eigen ervaring weten wij dat de reistijd vanaf de Poortdijk naar de binnenstad van Den Haag met de auto 45 - 50 minuten duurt tegenover 80 -90 minuten met het OV. Het verschil wordt nog groter voor de reis vanaf de Poortdijk naar een kantorenterrein in Woerden: 15 - 20 minuten met de auto versus 60 - 100 minuten voor het OV. De angel zit hem in het regionale OV: van IJsselstein naar Utrecht Centraal en dan vervolgens van het andere station naar de eindbestemming. Derhalve kan dit argument dus niet de conclusie dragen dat er minder parkeerbehoefte is dan voorzien in de vigerende parkeernorm;	Naar aanleiding van deze reactie zijn de in het onderzoek opgenomen bestemmingen aangepast. Op basis van onderzoek van de gemeente IJsselstein zijn 12 van de meest voorkomende bestemmingen opgenomen (zie tabel 2.1 in het onderzoek). Op basis hiervan is het aannemelijk geacht dat van alle woon-werk, sociaal-recreatieve en zakelijke verplaatsingen een relatief groot deel naar deze bestemmingen zal gaan. Bij het bepalen van de reistijden naar deze bestemmingen is gebruik gemaakt van de reistijd in de spits op een gemiddelde weekdag volgens beschikbare <i>Floating Car Data</i>. Uiteraard zijn er ook locaties denkbaar die minder goed bereikbaar zijn met het OV en die te ver zijn om te fietsen. De concurrentiewaarde van de auto ten opzichte van deze alternatieven is bovendien complexer dan alleen reistijd. Dit doet echter niet af aan de conclusie in het onderzoek, op basis van de daarin geanalyseerde gegevens, dat het OV en de fiets voor de beoogde ontwikkeling reële alternatieven zijn voor de auto. Bovendien is er sprake van selectieve werving, omdat potentiële nieuwe bewoners op voorhand weten dat een 'eigen' parkeerplaats niet tot de mogelijkheden behoort. Potentiële kopers of huurders die een eigen auto meenemen zijn daardoor minder snel geneigd een wooneenheid in het beoogde woongebouw te kopen dan wel huren.	Ja, aan-scherping onderzoek op basis van onderzoek-gegevens gemeente IJsselstein

2 (2)	De te bouwen woningen zijn specifiek gericht op bepaalde doelgroepen die zich onder andere kenmerken door een lager autobezit. Het uitgangspunt in het onderzoek is dat het autobezit de afgelopen jaren lager wordt. Over de gehele linie is dit onjuist. Bovendien hebben jong volwassenen (leeftijd 25-30), de groep die vermoedelijk bedoeld wordt met "starters", juist het hoogste autobezit. Ook de groep ouderen heeft een groeiend autobezit. Ook is het niet gezegd dat deze doelgroepen daadwerkelijk zullen gaan wonen aan de Poortdijk. Gaat de verhuurder huurders selecteren op het feit dat zij in deze doelgroep vallen? Dit lijkt een verboden discriminatie op leeftijd (relatief jong of relatief oud) te impliceren. Ook selecteren op het niet in bezit hebben van een auto lijkt onrealistisch: moeten deze bewoners de woning direct verlaten indien zij in het bezit komen van een auto? Wat als het auto bezit onder de bewoners onverhoopt hoger blijkt te zijn? Mogen de bewoners hun auto dan nergens meer parkeren? Of gaan zij hun auto's parkeren op de overige parkeerplaatsen, die al overbelast zijn. Ook op dit punt is het onderzoek naar onze mening dus niet voldoende onderbouwd om een afwijking van de norm toe te staan.	Onder andere uit tabel 1.1 in bijlage 1 van het onderzoek blijkt dat het autobezit onder jongeren c.q. starters en ouderen relatief laag is. Omdat de verhouding tussen deze groepen nog niet bekend is, is voor de berekening van het autobezit uitgegaan van het gemiddelde autobezit onder 1- en 2-persoonshuishoudens volgens gegevens van het CBS. Dit is gelet op het beoogde programma van het woongebouw ook logisch, geen van de wooneenheden is bijvoorbeeld geschikt voor gezinnen met kinderen en de verwachting is dat zich in ongeveer driekwart van de wooneenheden 1-persoonshuishoudens zullen vestigen (dit is dan ook de primaire doelgroep qua potentiële kopers/huurders). De kans dat het autobezit gedurende de gebruikperiode van het woongebouw toeneemt, wordt door het onderzoeksbureau laag ingeschat. Bovendien is er sprake van selectieve werving, omdat potentiële nieuwe bewoners op voorhand weten dat een 'eigen' parkeerplaats niet tot de mogelijkheden behoort. Potentiële kopers of huurders die een eigen auto meenemen zijn daardoor minder snel genegen een wooneenheid in het beoogde woongebouw te kopen dan wel huren. Tot slot zal circa 1 of 2 jaar na ingebruikname van de beoogde wooneenheden een inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners plaatsvinden. Hierbij kan onder andere het in het onderzoek bepaalde autobezit van bewoners getoetst worden. Wanneer nodig kan op basis van de uitkomsten van deze inventarisatie binnen het plangebied extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd.	Ja, evaluatie/inventarisatie autobezit na 1 of 2 jaar
-------	--	---	---

3 (1)	Het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd. Ons bezwaar tegen dit argument voor het neerwaarts afwijken van de parkeernorm is dat het aantal deelauto's niet gelimiteerd is. Dit kan dus betekenen dat elke starter/ oudere dusdanig vaak gebruik maakt van de deelauto's dat er zoveel deelauto's moeten worden neergezet dat het gebruik van de deelauto's an sich bijdraagt aan het tekort van parkeerplaatsen.	Mensen die de deelauto gaan gebruiken en daardoor hun eigen auto niet aanschaffen of weg doen, zullen de deelauto in de regel gebruiken voor incidentele ritten die niet met de fiets of het OV kunnen. Voor hun frequente ritten (bijvoorbeeld naar werk of de supermarkt) gebruiken zij in dat geval de fiets of het OV. Daarnaast blijkt uit de huidige ervaringscijfers van WedriveSolar (de beoogde aanbieder van deelauto's) dat er per 25 huishoudens voldoende markt is voor 1 deelauto (en voldoende c.q. efficiënt gebruik hiervan). In het onderzoek zijn 2 deelauto's als uitgangspunt gehanteerd, maar is onder andere ook een optie met 6 deelauto's doorgerekend. In dat geval zijn nog maximaal 15 parkeerplaatsen voor bewoners nodig. Dit zou resulteren in een totale parkeerbehoefte voor bewoners van 21 plaatsen, waarin binnen het plangebied (ruimschoots) kan worden voorzien. Gesteld kan worden dat voor iedere extra deelauto het autobezit van bewoners met (veel) meer dan één auto zal dalen.	Nee
3 (2)	Bovendien is er niet voorzien in scenario indien de pilot mislukt. Worden dan alsnog parkeerplaatsen bijgebouwd? Ook dit argument is dus voldoende onderbouwd om af te wijken van de parkeernorm.	Circa 1 of 2 jaar na ingebruikname van de beoogde wooneenheden een inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners plaatsvinden. Hierbij kan onder andere het aantal deelauto's getoetst worden. Wanneer nodig kan op basis van de uitkomsten van deze inventarisatie binnen het plangebied extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd.	Ja, evaluatie/ inventarisatie autobezit na 1 of 2 jaar