



Mobiliteitsplan IJsseloevers

Onderbouwing parkeren en mobiliteit binnen het plangebied

08-05-2026

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	3
2.	Participatie	4
3.	Beleidscontext.....	5
3.1	Relatie met Nota van Uitgangspunten Roba Metals 2024	5
3.3	Relatie met omgevingsvisie IJsselstein 2021	5
3.4	Relatie met het Mobiliteitsplan Gemeente IJsselstein 2020.....	5
3.5	Relatie met Mobiliteitsprogramma van Eisen 2025 (MpvE)	6
4.	STOMP vertaald naar IJsseloevers	7
4.1	Stappen	7
4.2	Trappen	10
4.3	Openbaar vervoer	13
4.4	Deelmobiliteit/Mobility As A Service (MAAS)	15
4.5	Personenauto.....	16
4.5.1	Organisatie parkeergarages.....	18
4.5.2	Toegankelijkheid van de wijk.....	21
5.	Gedrag en communicatie	24
6.	Samenvatting	25

1. Aanleiding

Het Mobiliteitsplan IJsseloevers (hierna: mobiliteitsplan) is opgesteld als bijlage bij het Stedenbouwkundig Plan in relatie tot het omgevingsplan en vormt daarmee een belangrijk fundament voor de ruimtelijke ontwikkeling van IJsseloevers. Het mobiliteitsplan richt zich op de onderbouwing van hoe parkeren en mobiliteit georganiseerd is binnen het plangebied. Het stedenbouwkundig plan en het mobiliteitsplan zijn opgesteld voor het realiseren van een duurzame, bereikbare en leefbare wijk, waarin mobiliteit niet slechts een praktisch vraagstuk is, maar juist een kans biedt om gezondheid, veiligheid en kwaliteit van leven te verbeteren.

Het aanvullende verkeersonderzoek van Goudappel, dat inmiddels is uitgevoerd, is voorafgaand en ten behoeve van het omgevingsplan aangeboden. De uitkomsten van dit onderzoek worden in dat document beschreven. In het verkeersonderzoek is verder gekeken dan het plangebied, waarbij ook de impact van het plan op omliggende verkeersstructuren in beeld is gebracht. Mobiliteit is één van de grootste opgaven in dit gebied en vraagt om een integrale benadering die goed aansluit bij alle andere ambities binnen IJsseloevers.

Een belangrijke onderlegger voor dit mobiliteitsplan is de Nota Parkeernormen 2026. Hiermee kunnen ontwikkelingen worden gerealiseerd met passende, actuele normen, gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie: CROW 744 (2024).

Centraal in het mobiliteitsplan IJsseloevers staat het stimuleren van actieve mobiliteit, zoals lopen en fietsen. Het doel is om de leefomgeving te vergroenen en het stimuleren van een vermindering van gemotoriseerd verkeer. Dit wordt vormgegeven volgens het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service (MAAS) en Personenauto. Binnen dit principe krijgen voetgangers en fietsers prioriteit, gevolgd door OV en gedeelde mobiliteitsdiensten. Parkeren wordt geconcentreerd in twee parkeerhubs aan de rand van de wijk (hierna: parkeergarages), zodat er meer ruimte ontstaat voor groen, verblijf en ontmoeting. Het zijn in de basis 'hubs' omdat er mogelijk ook andere functies aan worden toegevoegd, zoals pakketdiensten en energievoorziening voor de wijk.

Dit mobiliteitsplan is niet alleen richtinggevend voor de inrichting van de openbare ruimte, maar ook beleidsmatig noodzakelijk om de ambities van de gemeente op het gebied van duurzaamheid, gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid waar te maken. Het plan biedt de handvatten om deze doelen te integreren in de fysieke leefomgeving van IJsseloevers.

2. Participatie

Wat is opgevallen tijdens het participatieproces is het hoge aantal woningzoekenden dat bij alle buurtbijeenkomsten aanwezig was. Daarnaast is ook de conclusie dat er collectief veel behoefte is aan nieuwe woningen in IJsselstein. Er zijn circa 1800 personen aangemeld voor onze nieuwsbrief. Hiervan is 14% omwonenden en 64% woningzoekenden. Het resterende deel heeft aangegeven zowel omwonende als woningzoekende te zijn. Dit geeft de behoefte aan nieuwe woningen in IJsselstein goed weer.

Uit de enquête van oktober 2024 zijn er ook vragen gesteld over bijvoorbeeld deelautogebruik en hoever men bereid is te lopen naar de auto. De resultaten zijn terug te vinden in bijlage 1.

De belangrijkste onderwerpen uit het participatieproces ten aanzien van mobiliteit zijn als volgt:

- Er zijn zorgen over de verkeersafwikkeling van het plan in de spitsuren. Er worden met name in de spitsuren verkeersopstoppingen ervaren.
- Er is behoefte aan voldoende parkeermogelijkheid, bij voorkeur op eigen terrein.
- Direct omwonenden hebben zorgen over mogelijke parkeeroverlast door het plan, mede door het gebruik van parkeergarages.
- Er zijn zorgen over de veiligheid in en rondom de parkeergarages.
- Er is behoefte aan laad- en los mogelijkheden, zoveel mogelijk voor de deur.
- Er is behoefte aan goede ov-mogelijkheden in de buurt.
- Een extra bushalte.
- Zorg voor invalideparkeerplaatsen.
- Zorg voor laadpunten voor elektrische auto's.
- Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.
- Een trap met fietsgoot vanaf de Hollandsche IJssel naar de Kerspelbrug.
- Een zebrapad tussen de Trekschuit en de Pandoraflat voor een veilige oversteekmogelijkheid.
- Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid voor kinderen die zich via de Zomerdijk bewegen naar de Agnesschool.

In dit mobiliteitsplan geven we zoveel als mogelijk toelichting wat er met de belangrijkste onderwerpen in deze fase van het plan is gedaan. Op een aantal onderwerpen heeft deze ontwikkeling beperkte of geen invloed, zoals een extra bushalte. In de verdere uitwerking zullen we deze echter wel blijven onderzoeken in de haalbaarheid.

De bovengenoemde punten die betrekking hebben op de verkeersafwikkeling worden, ter voorbereiding op het Omgevingsplan, separaat behandeld in een door Goudappel uitgevoerd verkeerskundig onderzoek.

In algemene zin is er veel informatie opgehaald vanuit het participatieproces waarmee we zowel nu als in de verdere uitwerking het plan kunnen verbeteren.

3. Beleidscontext

3.1 Relatie met Nota van Uitgangspunten Roba Metals 2024

De Nota van Uitgangspunten Roba Metals (hierna NvU Roba) is opgesteld als basisdocument voor de toekomstige herontwikkeling van het Roba-terrein in IJsselstein. De NvU Roba is op 13 juni 2024 door de Gemeenteraad vastgesteld en fungeert als vertrekpunt voor de nadere uitwerking van zowel het stedenbouwkundig plan als het bijbehorende juridische kader, het Omgevingsplan.

In de NvU Roba speelt mobiliteit een centrale rol binnen de planvorming. De herontwikkeling van het gebied is gebaseerd op het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen.

Verder stelt de NvU Roba het volgende:

“De Gemeenteraad heeft op 7 maart 2024 met het vaststellen van het Raadsvoorstel Hoofdpuzet woningbouwlocatie Roba terrein ingestemd met de volgende uitgangspunten:

- *Geen betaald parkeren en/of parkeervergunningen*
- *Een parkeernorm, met inbegrip van een eventuele parkeer-HUB, conform het dan geldende parkeerbeleid*
- *Het eigendom en/of de exploitatie van een eventuele parkeer-HUB ligt niet direct of indirect bij de gemeente”*

3.3 Relatie met omgevingsvisie IJsselstein 2021

De gemeentelijke omgevingsvisie vormt het belangrijkste beleidskader voor het parkeerbeleid. In de ‘Omgevingsvisie IJsselstein, Behoud én ontwikkeling’ worden de strategische richtingen per thema en per deelgebied uiteengezet.

Een van de speerpunten is het realiseren van circa 2.500 nieuwe woningen voor uiteenlopende doelgroepen. Deze ontwikkeling draagt bij aan het versterken van de lokale voorzieningen en het inspelen op de regionale woningvraag. Tegelijkertijd blijft de kwaliteit van de leefomgeving gewaarborgd, met behoud van groen, speelruimte en voorzieningen die actieve mobiliteit – zoals lopen en fietsen – stimuleren.

Bij toenemende parkeerdruk in woonwijken wordt ingezet op alternatieve oplossingen, zoals het gebruik van deelauto’s (met name als vervanging van de tweede auto), het optimaal benutten van parkeerruimte op eigen terrein en het faciliteren van parkeren op afstand. Hiermee wordt voorkomen dat parkeervoorzieningen ten koste gaan van het groen. Daarnaast wordt parkeeroverlast door uitwijkgedrag van forenzen en OV-gebruikers tegengegaan, evenals foutparkeren. Een effectieve en gerichte handhaving is hierbij essentieel.

3.4 Relatie met het Mobiliteitsplan Gemeente IJsselstein 2020

Het Mobiliteitsplan ‘IJsselstein, Gezond op weg naar 2030’, vastgesteld in 2020, vormt het strategisch kader voor het mobiliteitsbeleid. In dit plan zijn vijf kernopgaven geformuleerd:

- Het waarborgen van bereikbaarheid;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Het bevorderen van de leefbaarheid;
- Toegankelijke mobiliteit voor iedereen;
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen door duurzame mobiliteitsoplossingen.

In het kader van ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeernormensystematiek herzien, zodat deze aansluit bij de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn het stimuleren van elektrische deelmobiliteit, het opstellen van mobiliteitsplannen voor bedrijven, het hanteren van maximale parkeernormen voor nieuwe bedrijfslocaties en het invoeren van fietsparkeernormen. Voor kleinschalige bouwprojecten wordt meer flexibiliteit toegepast.

3.5 Relatie met Mobiliteitsprogramma van Eisen 2025 (MPvE)

Naast de mobiliteitsopgave gezien vanuit het project wordt er ook op provinciaal niveau naar gekeken. Vanuit de Provincie en Stichting Goedopweg is er een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) opgesteld. Het rapport is opgesteld door Goudappel o.a. in samenwerking met de gemeente IJsselstein en Heijmans. Het doel van dit MPvE is om alternatief vervoer, naast de auto, te stimuleren. In de totstandkoming van dit MPvE is er goede afstemming geweest tussen het projectteam en het MPvE team om ervoor te zorgen dat ze inhoudelijk goed op elkaar aansluiten.

3.6 Relatie met Nota Parkeernormen 2026

De Nota Parkeernormen 2026 vormt het actuele beleids- en toetsingskader voor parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in IJsselstein. De nota is opgesteld naar aanleiding van de groeiopgave van de gemeente, waarbij de vraag naar mobiliteit en parkeren flink zal toenemen.

De nota is tot stand gekomen vanuit het Mobiliteitsplan IJsselstein 2020, waarna de uitgangspunten en kaders op 5 juni 2025 in de Nota van Uitgangspunten Parkeerbeleid 2025 zijn vastgesteld door de gemeenteraad en het college de Nota Parkeernormen 2026 heeft vastgesteld.

Doel van de nota is het bieden van een actueel beleidskader en het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen, die worden gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte en het waarborgen van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Binnen dit mobiliteitsplan wordt de Nota Parkeernormen 2026 van de gemeente IJsselstein als uitgangspunt en toetsingskader gehanteerd.

4. STOMP vertaald naar IJsseloevers

Binnen het mobiliteitsplan van IJsseloevers vormt het STOMP-principe het uitgangspunt voor een duurzame, gezonde en toekomstgerichte inrichting van de wijk.

Door prioriteit te geven aan wandelen en fietsen wordt ingezet op beweging, verkeersveiligheid en een hoge leefkwaliteit. Het gebruik van gemotoriseerd vervoer wordt hierdoor minder gestimuleerd om zo de ruimte in de wijk optimaal te benutten voor groen, water en ontmoetingsplekken.

Dit hoofdstuk is als volgt per onderdeel opgebouwd waarbij telkens per onderdeel de uitgangspunten, huidige situatie en gewenste situatie wordt toegelicht:

- 4.1 Stappen
- 4.2 Trappen
- 4.3 Openbaar vervoer
- 4.4 Deelmobiliteit/Mobility As A Service (MAAS)
- 4.5 Personenauto

4.1 Stappen

In het mobiliteitsplan voor IJsseloevers wordt 'stappen', oftewel lopen, gezien als de basis van het mobiliteitssysteem.

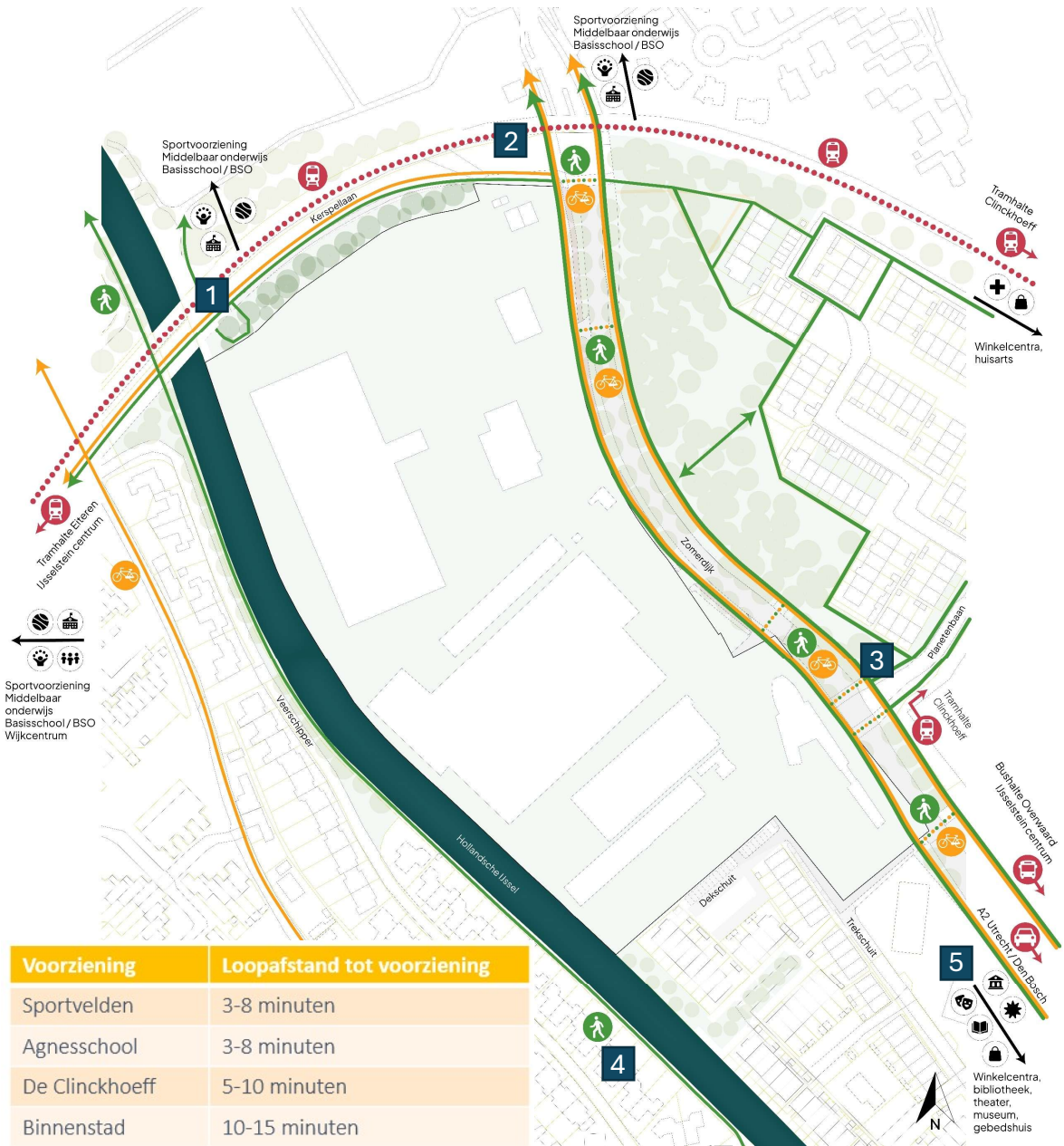
Voor de uitwerking van het thema 'stappen' is aangesloten bij de NvU Roba. De bestaande wandelverbindingen zijn geanalyseerd en op basis daarvan is een gewenste situatie opgesteld, met aandacht voor knelpunten en nieuwe verbindingen tussen de IJsseloevers en omliggende gebieden. Dit versterkt het wandelnetwerk binnen IJsselstein.

Uitgangspunten 'Stappen' NvU Roba

- Dwarsverbindingen tussen de Hollandsche IJssel en Zomerdijk vormen de basis. Ze sluiten aan op routes naar o.a. winkelcentrum Clinckhoeff en het centrum.
- Tussen de woonblokken komen nieuwe wandelverbindingen. Dit vergroot de doorwaadbaarheid en verbindt IJsseloevers met de stad.
- Door het verbeteren van bestaande verbindingen en het aanleggen van nieuwe routes wordt IJsseloevers sterk verankerd in haar omgeving.
- Een nieuw pad langs de Hollandsche IJssel verbindt IJsseloevers met het centrum en het omliggende landschap.

Huidige situatie

1. Aan de overzijde van de Kerspellaan loopt een wandelpad langs de Hollandsche IJssel, maar dit pad wordt onderbroken bij de Kerspelbrug;
2. De oversteek naar de sportvelden en de Agnesschool wordt momenteel als onveilig ervaren. Dit is een kritisch kruispunt dat in samenwerking met de gemeente nader wordt onderzocht;
3. Op de Zomerdijk is bij het kruispunt Zomerdijk/Planetenbaan een oversteekplaats aanwezig, die de verbinding maakt met de Clinckhoeff. Op de Zomerdijk is er verder geen zebrapad of verkeerslicht aanwezig, waar veilig kan worden overgestoken;
4. Rondom het plangebied en in de wijk ten zuiden daarvan zijn diverse wandelpaden aanwezig;
5. Er zijn meerdere looproutes van circa 1,2 kilometer naar de binnenstad, waaronder:
 - Via de Zomerdijk, Oranje Nassaulaan, Touwlaan en Kasteellaan;
 - Of via de Zomerdijk, Kerspellaan, Eiteren en het Sint Joseph pad.



Gewenste situatie

1. Pad langs de Hollandsche IJssel wordt doorgetrokken onder de Kerspelbrug, zodat er een veilige voetgangersverbinding ontstaat tussen IJsseloevers, de sportvelden en de Agnesschool. Het is belangrijk dat deze plek ook sociaal veilig wordt. Door extra functies toe te voegen zoals bijvoorbeeld een hondenuitlaatplek vergroot dit de kansen op sociale veiligheid. De mogelijke functie(s) werken we nader met de gemeente en omgeving uit;
2. In overleg met de gemeente en Goudappel wordt onderzocht hoe het kruispunt Kerspellaan/Zomerdijk met de komst van IJsseloevers veilig blijft voor voetgangers;
3. Er wordt een aantrekkelijke wandelroute gecreëerd langs de oever en door de centraal gelegen groenzone;
4. In overleg met de gemeente en Goudappel wordt onderzocht of en waar aan de Zomerdijk oversteekplaatsen wenselijk zijn om veilige looproutes te creëren;
5. Er wordt een fijnmazig en aantrekkelijk wandelnetwerk aangelegd binnen de gehele wijk, zodat wandelen wordt aangemoedigd, ontmoeting wordt gestimuleerd en de parkeergarages en andere voorzieningen gemakkelijk te voet kunnen worden bereikt.
6. Er worden kwalitatieve wandelverbindingen gelegd met bestaande omliggende gebieden.



4.2 Trappen

Naast ‘stappen’ is ook ‘trappen’ van groot belang voor de IJsseloevers. Met trappen wordt het gebruik van de fiets bedoeld. Fietsverkeer speelt een grote rol in de bereikbaarheid en de verbinding tussen IJsseloevers en de rest van IJsselstein en omgeving. Een goed functionerend en veilig fietsnetwerk stimuleert tevens duurzaam vervoer. Daarom is er ook aandacht besteed aan goede fietsverbindingen, voldoende stallingsmogelijkheden en het inpassen van de IJsseloevers in het bredere regionale fietsnetwerk.

Om tot een goed fietsnetwerk te komen is samengewerkt met partner de Fietsersbond. In het 15-minuten stad concept zegt de Fietsersbond het volgende:

“Voor verplaatsingen binnen de stad boven de 500 meter wordt de fiets gebruikt voor de meeste verplaatsingen. Er behoort een compleet en samenhangend netwerk van fietsroutes aanwezig te zijn, zowel binnen het gebied als tussen het gebied en omliggende gebieden. De fietsroutes binnen het gebied sluiten aan op één of meer doorfietsroutes.

Fietsroutes zijn veilig, aantrekkelijk, logisch en vindbaar, fijnmazig, comfortabel en toegankelijk. Fietsparkeerplaatsen zijn (sociaal) veilig, toegankelijk en laagdrempelig, bruikbaar voor zowel reguliere als buitenmodel fietsen, voorzien van voldoende laadmogelijkheden en bij voorkeur inpassend voor bewoners en netjes ingepast in de openbare ruimte voor bezoekers.”

Conform de Nota Parkeernormen 2026 van Gemeente IJsselstein worden de fietsparkeernormen volgens de meest actuele CROW-publicatie gehanteerd, waarbij er extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd waar nodig en waar het kan. Ook met inrichtingsmogelijkheden voor fietsen en fietsen met afwijkende maatvoeringen houden we rekening.

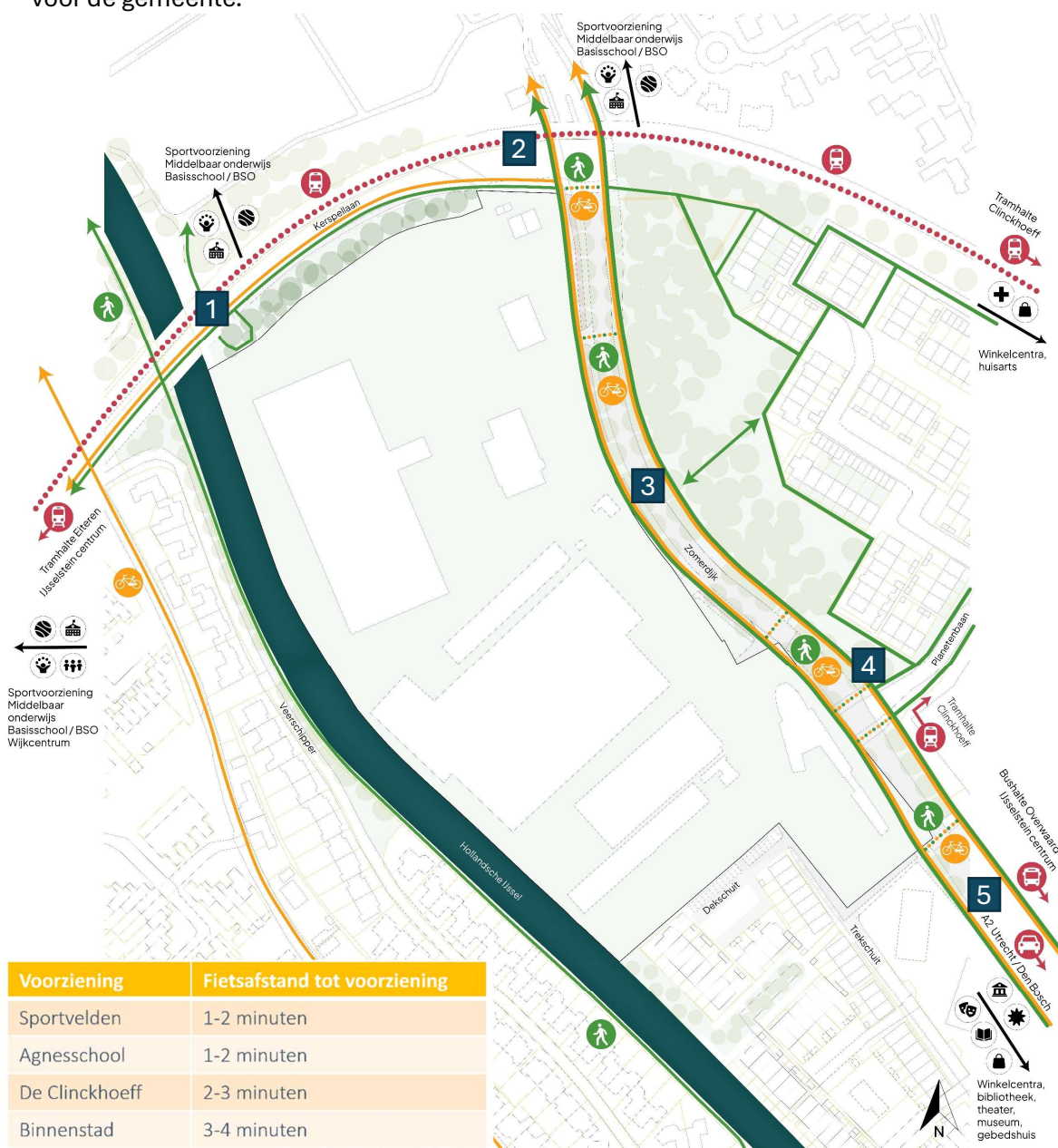
Zowel bij het in kaart brengen van de huidige situatie als bij het opstellen van de gewenste situatie is de Fietsersbond actief betrokken geweest. Samen zijn de knelpunten benoemd en is gewerkt aan een zo sterk en samenhangend mogelijk fietsnetwerk, zowel binnen IJsseloevers als in de verbinding met de rest van IJsselstein.

Uitgangspunten ‘Trappen’ NvU Roba

- De fiets is een belangrijk vervoersmiddel voor toekomstige bewoners van IJsseloevers.
- Kwalitatieve fietsenstallingen worden dicht bij elke woning gerealiseerd om fietsgebruik te stimuleren.
- Bewoners kunnen binnen IJsseloevers met de fiets grotendeels mede gebruik maken van de wandelvoorzieningen.
- Bestaande routes langs Kerspellaan, Zomerdijk, Planetenbaan en Oranje Nassaulaan verbinden IJsseloevers met de stad en het ommeland.

Huidige situatie

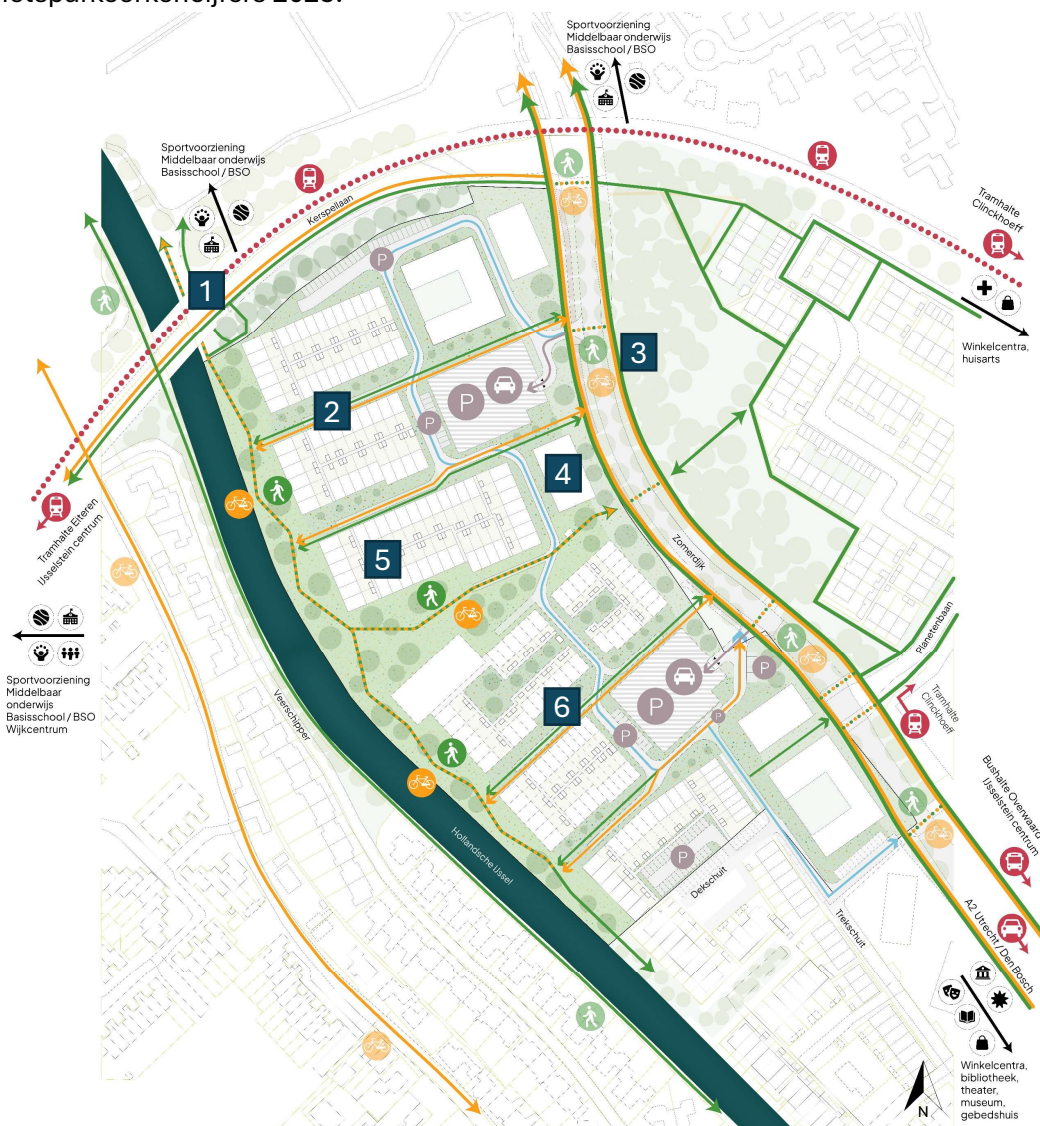
1. De Kerspellaan beschikt aan beide zijden van de weg over een fietsstrook, deze stroken liggen niet vrij en gaan samen met het wegverkeer.
2. Het kruispunt Kerspellaan/Zomerdijk is voor fietsers een veilige overstekplaats met verkeerslicht;
3. Langs beide zijden van de Zomerdijk ligt een vrij liggend fietspad. Dit zorgt voor een veilige situatie voor fietsers, tenzij spookfietsers niet oversteken om aan de juiste kant van de Zomerdijk te fietsen;
4. Veilige fietsoversteek Zomerdijk/Planetenbaan zonder verkeerslicht die richting de Clinckhoeff gaat;
5. Het kruispunt Zomerdijk/Oranje Nassaulaan is veilig beoordeeld door de gemeente. De 2x wachttijd voor fietsers vanaf de Oranjebrug richting de Zomerdijk vormt een aandachtspunt voor de gemeente.



Gewenste situatie

1. Pad langs de Hollandsche IJssel doortrekken onder de Kerspelbrug, zodat er een veilige fietsverbinding ontstaat tussen IJsseloevers, de sportvelden en de Agnesschool;
2. De ingetekende routes door het gebied zijn door de brede straatprofielen geschikt voor voetgangers en fietsers;
3. In overleg met de gemeente wordt onderzocht of en waar aan de Zomerdijk oversteekplaatsen op de Zomerdijk wenselijk zijn om veilige fietsroutes te creëren;
4. Appartementengebouwen: fietsparkeren op de begane grond van het appartementengebouw conform Amsterdamse Bouwbrief, rekening houdend met kwalitatieve eisen (laadvoorzieningen, ruimte, routing, etc.) en (sociale) veiligheid. Er wordt aandacht besteed aan het voorkomen van diefstal.
5. Grondgebonden woningen: fietsparkeren in zowel privéberging (voorzien van kwaliteit, ruimte en laadvoorzieningen) als in openbare ruimte bij de woning. De berging is conform Besluit bouwwerken leefomgeving 2023 ten minste 5 m².
6. Bezoekers krijgen ook de mogelijkheid om de fiets dicht bij de woning te parkeren door binnen IJsseloevers te voorzien in fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte, zoals fietsenrekken met goede aanbindmogelijkheden.

Zoals gesteld in de Nota Parkeernormen 2026 wordt er binnen de gewenste situatie ten alle tijden rekening gehouden met de fietsparkeernormen zoals gehanteerd in de CROW-publicatie Fietsparkeerkencijfers 2025.



4.3 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer is binnen STOMP een belangrijk duurzaam alternatief voor autogebruik. Voor IJsseloevers is dit relevant omdat zich in de directe omgeving meerdere OV-punten op loop- of fietsafstand bevinden waar toekomstige bewoners gebruik van kunnen maken.

Uitgangspunten ‘Openbaar vervoer’ NvU Roba

- Er wordt onderzocht of bestaande looproutes verbeterd kunnen worden om het gebruik van het OV-netwerk te vergroten.
- Het nieuwe fijnmazige netwerk binnen IJsseloevers sluit direct aan op de Oranje Nassaulaan, zo wordt de volledige potentie van het sterke openbaar vervoersnetwerk benut.

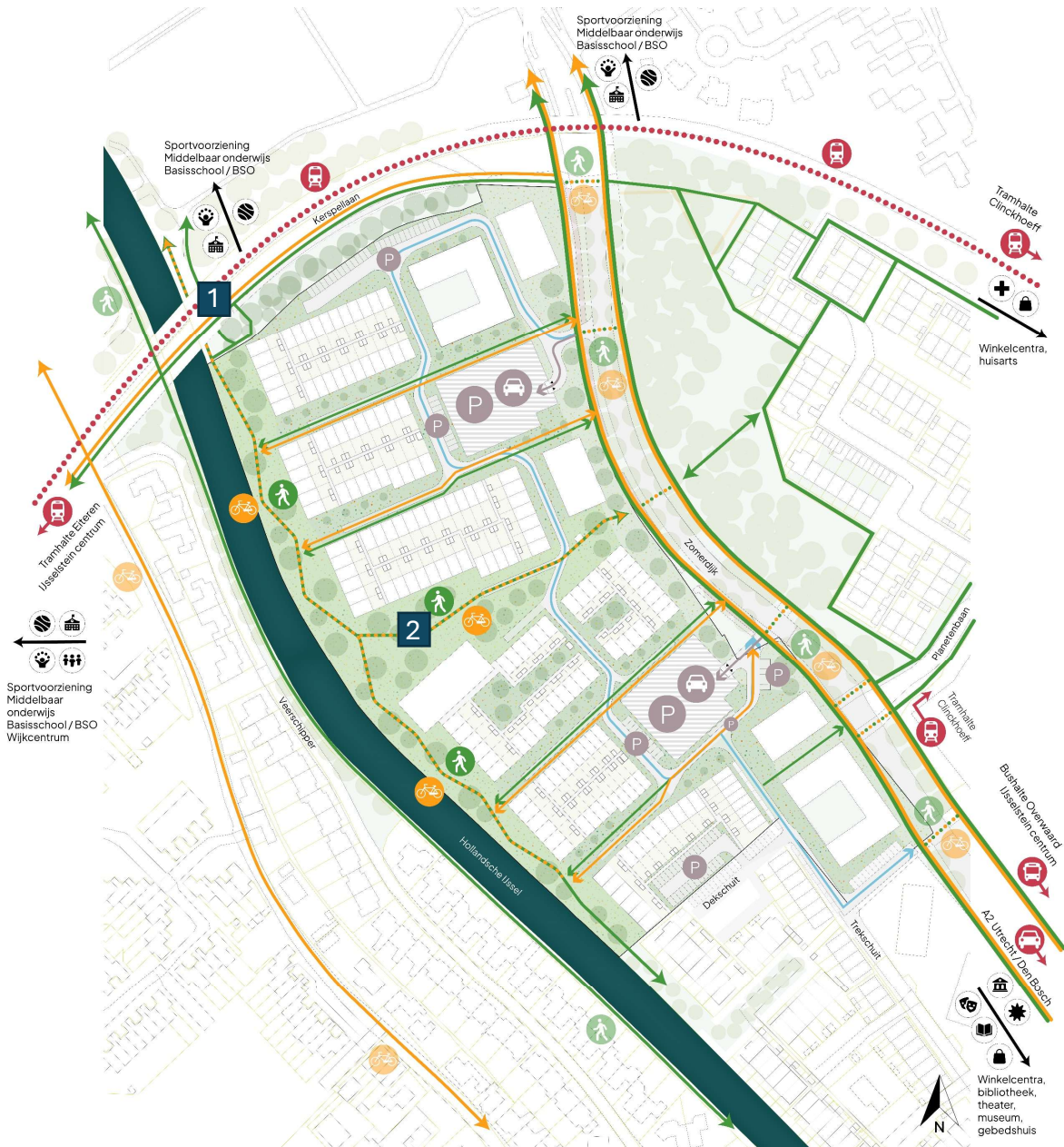
Huidige situatie

In de huidige situatie zijn er drie OV-haltes in de directe omgeving van IJsseloevers: twee sneltramhaltes en één bushalte. Met name tramhalte Clinckhoeff ligt op korte loopafstand en is daardoor eenvoudig bereikbaar. Deze nabijheid van meerdere OV-punten biedt goede mogelijkheden voor toekomstige bewoners om gebruik te maken van het openbaar vervoer richting onder andere Utrecht Centraal Station.



Gewenste situatie

1. Er wordt vanuit IJsseloevers een trap omhoog richting de Kerspelbrug gerealiseerd, zodat reizigers niet via het kruispunt Kerspellaan/Zomerdijk naar tramhalte Eiteren hoeven te lopen.
2. OV-haltes van de sneltram en bus zijn via aantrekkelijke wandelroutes met de woningen van IJsseloevers verbonden.



4.4 Deelmobiliteit/Mobility As A Service (MAAS)

Belangrijk onderdeel van STOMP is het inzetten op het gebruik van deelmobiliteit. Per locatie wordt gekeken naar een realistische inschatting van het te verwachten gebruik hiervan. Aangezien de markt op het gebied van deelmobiliteit erg in beweging is, is de exacte inzet van deelmobiliteit afhankelijk van de mogelijkheden die t.z.t. beschikbaar zijn.

Uitgangspunten 'MAAS' NvU Roba

- IJsseloevers krijgt een aantrekkelijk systeem van elektrische deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit.
- Inzet is het realiseren van geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de rand van IJsseloevers, waarbij (elektrische) deelauto's en -fietsen worden aangeboden.

Huidige situatie

De dichtstbijzijnde beschikbare deelauto wordt op dit moment aangeboden door MyWheels en bevindt zich op ongeveer 10 minuten loopafstand van IJsseloevers, aan de Koningin Julianalaan.

Toekomstige situatie

Uit gesprekken met aanbieders en resultaten uit de enquête onder geïnteresseerden zijn we tot een inschatting gekomen van het verwachte gebruik van deelmobiliteit. We onderzoeken of we op strategische plekken in de wijk elektrische deelauto's en deelfietsen kunnen plaatsen. Bij inzet van deelauto's zal dit mee worden genomen in de te hanteren parkeernorm. Heijmans heeft een inspanningsverplichting voor het aanbieden van vormen van deelmobiliteit via een externe aanbieder voor tenminste 3 jaar.

Vooralsnog wordt er uitgegaan van het plaatsen van vier deelauto's; twee auto's bij elke parkeergarage. Deze opzet is tot stand gekomen op basis van gesprekken met aanbieder MyWheels. Voor de exploitatie van deelmobiliteit wordt nog een aanbieder geselecteerd.

Via een digitaal platform kunnen bewoners de deelauto's reserveren. Dit platform biedt inzicht in vraag en aanbod, waardoor eventueel met een ingroeiscenario kan worden gewerkt als de behoefte toeneemt.

4.5 Personenauto

Ondanks dat er actiever wordt ingezet op andere vormen van mobiliteit, blijft in deze wijk ruimte voor autogebruik. Essentieel uitgangspunt voor de opzet van deze wijk is dat de parkeerplaatsen grotendeels zijn gesitueerd in twee parkeergarages.

Binnen IJsseloevers worden de parkeernormen gehanteerd zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2026. Tegelijkertijd wordt in de ontwikkeling van de wijk actief ingezet op het STOMP-principe, waarbij lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit prioriteit krijgen boven het gebruik van de auto.

Dit komt tot uiting in de volgende keuzes:

- dagelijkse voorzieningen en OV-haltes liggen op loop- en fietsafstand;
- de wijk is autoluw ingericht, waardoor autogebruik minder wordt gestimuleerd;
- deelmobiliteit wordt onderzocht als alternatief voor (een tweede) auto;
- gedragsmaatregelen worden ingezet om bewoners te stimuleren tot ander mobiliteitsgedrag.

Hiermee wordt de inrichting van de wijk afgestemd op een mobiliteitssysteem waarin duurzame vormen van vervoer leidend zijn. Tegelijkertijd wordt er door te confirmeren aan de parkeernormen van de Nota Parkeernormen 2026 voorzien in de parkeerbehoefte voor auto's en wordt, waar mogelijk, voorkomen dat een waterbedeffect ontstaat dat leidt tot overlast in naastgelegen buurten.

Een terugkoppeling op de NvU Roba en een omschrijving van de gewenste situatie bieden inzicht in de belangrijkste uitgangspunten voor de werking van autogebruik. Vervolgens wordt ingegaan op de organisatie van de parkeergarages en de toegankelijkheid van de wijk.

Binnen dit mobiliteitsplan wordt de Nota Parkeernormen 2026 van de gemeente IJsselstein als uitgangspunt en toetsingskader gehanteerd.

Uitgangspunten 'Personenauto' NvU Roba

- Fiets en deelsystemen worden de belangrijkste vervoermiddelen voor bewoners van IJsseloevers. Desondanks blijft de buurt ook goed bereikbaar voor auto's.
- Parkeren wordt geconcentreerd in centrale parkeervoorzieningen, volgens de normen van de CROW.
- Er wordt onderzoek gedaan naar aanvullende functies in de parkeergarages, zoals een toegankelijk dak, deelsystemen (bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen), pakketdiensten, fietsparkeren en kleinschalige commerciële of maatschappelijke voorzieningen in de plint.
- Bij de uitwerking van de parkeergarages wordt gelet op eigenaarschap, gebruik en beeldkwaliteit. De garages krijgen een zorgvuldig ontworpen gevel, mogelijk gecombineerd met groen.
- Elke parkeergarage ligt binnen 150 meter loopafstand van elke woning, volgens de normen van de CROW.
- Bij elk woonblok worden dichterbij dan de parkeergarage enkele mindervalidenparkeerplaatsen gereserveerd.

Gewenste situatie

1. De wijk wordt autoluw ingericht, waar ruimte wordt gereserveerd voor groen en verblijf;
2. Parkeren wordt primair georganiseerd in de twee parkeergarages langs de Zomerdijk en op verschillende plekken op het maaiveld;

3. De omvang van de parkeergarages is afgestemd op het aantal huishoudens dat ervan gebruikmaakt, waardoor de garages onderling in grootte verschillen.
4. De noordelijke hub bestaat uit 4 bouwlagen en 5 parkeerlagen omdat op het dak van de hub wordt geparkeerd inclusief een terug liggende constructie voor zonnepalen. De zuidelijke hub bestaat uit 3 bouwlagen en 4 parkeerlagen omdat ook daar op het dak van de hub wordt geparkeerd en een terug liggende constructie voor zonnepalen komt.
5. Bezoekersparkeerplaatsen kan in principe plaatsvinden op het maaiveld, maar er wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers in de parkeergarages.
6. We onderzoeken de mogelijkheden om elektrisch laden in de parkeergarages aan te bieden, tegen een marktconform tarief.



4.5.1 Organisatie parkeergarages

Samen met parkeeradviseur Kwirkey is gewerkt aan een plan waarin de parkeeroplossing aansluit bij de behoeften van de wijk IJsseloevers, om zo het functioneren van de wijk te waarborgen en eventuele parkeeroverlast in de omgeving te minimaliseren. Belangrijkste uitgangspunten hierbij zijn:

- Er is in de toekomstige situatie geen rekening gehouden met betaald parkeren in de omgeving of een andere vorm van (parkeer)regulering in de omgeving.
- Het vooraf plaatsen van bewoners op een GROEP-lijst (Geen recht op parkeervergunning) blijkt binnen het huidige beleid niet mogelijk. Mocht in de toekomst gereguleerd parkeren worden ingevoerd, dan is het aannemelijk dat IJsseloevers als afzonderlijk gebied wordt beschouwd. Gezien het beperkte aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte ligt het voor de hand dat parkeren voor bewoners primair in de parkeergarages plaatsvindt. De gemeente blijft de parkeerdruk binnen de gemeente en de verschillende deelgebieden monitoren en kan, indien nodig, passende maatregelen treffen.
- De parkeergarages worden eigendom van de bewoners, woningcorporaties en beleggers. De gemeente heeft hier geen rol in.
- Zowel de parkeerplaatsen in de parkeergarages als de parkeerplaatsen op maaiveld zijn voor zowel bewoners als bezoekers toegankelijk. Dit is zo georganiseerd zodat gebruik van de parkeergarages zo veel mogelijk wordt gestimuleerd, en daarmee overlast in aangrenzende wijken zo veel mogelijk wordt beperkt

Voor het parkeren van auto's zijn twee parkeergarages en parkeergelegenheid op maaiveldniveau ingericht. De capaciteit in de garages is aanzienlijk hoger dan op het maaiveld, waardoor parkeren in de basis altijd in de garages plaatsvindt. Verder zijn de parkeergarages direct bereikbaar vanaf de Zomerdijk. Door deze ligging aan de rand van de wijk wordt het aantrekkelijk gemaakt om direct bij binnenkomst de garages in te rijden, zonder onnodig de autoluwe wijk in te rijden. Dit principe wordt verder toegelicht in paragraaf 2.5.2 *Toegankelijkheid*.

De maaiveldparkeerplaatsen zijn allemaal, met uitzondering van de zuidelijke parkeerkoffer, gelegen langs de hoofdontsluitingsweg die als hoofdstructuur door de wijk loopt. Deze positionering zorgt ervoor dat doorgaand verkeer beperkt blijft tot de hoofdontsluitingsweg en de tussenstraatjes rustig en veilig blijven. De toelichting hierop is eveneens te vinden in paragraaf 2.5.2 *Toegankelijkheid*. De parkeerplaatsen op maaiveldniveau kunnen daarnaast deels worden toegewezen als mindervalidenparkeerplaatsen. Dit zorgt ervoor dat bewoners of bezoekers met een mobiliteitsbeperking dichterbij hun woning kunnen parkeren, wat bijdraagt aan de toegankelijkheid en inclusiviteit van de wijk.

Uitwisselbaarheid parkeerplaatsen

Doordat er op dit moment geen gereguleerd parkeren is ingesteld door de gemeente, ontstaat het risico dat bewoners en/of bezoekers onvoldoende het mobiliteitsconcept gebruiken en toch elders parkeren. Om die reden is het essentieel dat er uitwisselbaarheid bestaat tussen parkeren op maaiveld en in de parkeergarages. Dit betekent dat zowel bewoners als bezoekers in zowel de parkeergarages als op straat kunnen parkeren. Dit zorgt ervoor dat op het moment dat de parkeerplaatsen op straat bezet zijn, er altijd een plek in de parkeergarages te vinden is, en andersom. Het parkeren op straat is daarbij bedoeld voor kortstondig gebruik. Bij voorkeur parkeren bewoners in de garage, zodat de parkeerplaatsen in het openbare gebied zo veel mogelijk leeg staan of door bezoekers worden gebruikt. Dit afdwingen is niet mogelijk met het gekozen systeem.

Bedrijfsbusjes zijn lastiger uitwisselbaar, omdat ze doorgaans groter zijn en niet op alle plekken kunnen worden geparkeerd. De Nota van Uitgangspunten Parkeerbeleid stelt het volgende:

“Bedrijfsbusjes en afmetingen

Uit de recente enquête is gebleken dat bewoners in woonwijken overlast ervaren door bedrijfsbusjes. In dit beleid worden bedrijfsbusjes gedefinieerd als voertuigen met een maximale lengte van 6 meter, een breedte van maximaal 2,5 meter en een hoogte van maximaal 2,5 meter. Deze afmetingen bepalen of een voertuig in aanmerking komt voor een parkeervergunning of een toegewezen parkeerplaats. Bedrijfsbusjes die deze afmetingen overschrijden, mogen volgens de APV niet in woonwijken worden geparkeerd.

Onderzoek naar parkeermogelijkheden

We onderzoeken of het mogelijk is om specifieke parkeerplaatsen te reserveren voor bedrijfsbusjes in IJsselstein. Tegelijkertijd benadrukken we dat het vinden van een geschikte parkeervoorziening primair de verantwoordelijkheid is van de ondernemers zelf.”

Bij de nadere planuitwerking zal nader worden onderzocht in welke mate, op welke wijze en op welke locaties busjes binnen IJsseloevers en bijvoorbeeld in de parkeergarages kunnen worden gefaciliteerd. Daarmee kan in het ontwerp rekening worden gehouden.

Parkeerrechten woningen

Het is nog in uitwerking, maar het idee is nu dat het eerste parkeerrecht wordt gekoppeld aan de woning en het tweede parkeerrecht optioneel wordt aangeboden. Dit idee is voortgekomen uit het feit dat er meer parkeerplaatsen worden gemaakt dan initieel beoogt, door te voldoen aan de parkeernormen van de Nota Parkeernormen 2026. Eigenaren van de koopwoningen (niet bedoelende corporaties en beleggers) krijgen bij hun woning standaard één parkeerrecht waarmee ze gedeeld eigenaar zijn van de parkeergarage en ook bijdragen aan het onderhoud ervan. Deze vaste toewijzing van één parkeerplaats voorkomt dat woningeigenaren ervoor kiezen om geen parkeerplaats af te nemen (als het optioneel is) en elders (gratis) te parkeren, het zogenaamde waterbedeffect. Resterende parkeerrechten zal Heijmans ook toewijzen en/of verkopen aan bewoners van IJsseloevers. Op welke manier deze resterende parkeerrechten worden toegekend/verkocht wordt nader onderzocht.

Er dient altijd een relatie te zijn tussen de bewoner en de gebruiker van de parkeerplaats.

Heijmans zal dit als zodanig borgen in een kettingbeding in de koopovereenkomsten en notariële akten. De gemeente krijgt hierin inzicht.

De woningcorporatie of belegger koopt het aantal parkeerplaatsen in de hub dat aan hen is toebedeeld conform de parkeernorm. Huurders van sociale of middenhuur appartementen kunnen vervolgens via hun verhuurder (woningcorporatie/belegger) een abonnement afsluiten voor het gebruik van deze parkeerplaatsen.

Eigenaarschap parkeergarages

De gemeente wenst geen eigenaar van de parkeergarages in IJsseloevers te worden. Dit uitgangspunt is vastgesteld door de Gemeenteraad op 7 maart 2024 en is eveneens opgenomen in de NvU Roba.

Daarom zal er worden ingezet op collectief eigenaarschap van de toekomstige eigenaren in het gebied: de particuliere bewoners, de woningcorporatie(s) en de belegger(s).

4.5.2 Toegankelijkheid van de wijk

IJsseloevers wordt ontwikkeld als een autoluwe woonwijk, met als doel zoveel mogelijk ruimte vrij te maken voor een groene, veilige en aantrekkelijke openbare ruimte met een hoge verblijfskwaliteit.

De ontsluiting van de wijk bestaat uit twee onderdelen: een hoofdontsluitingsweg en een netwerk van tussenstraatjes.

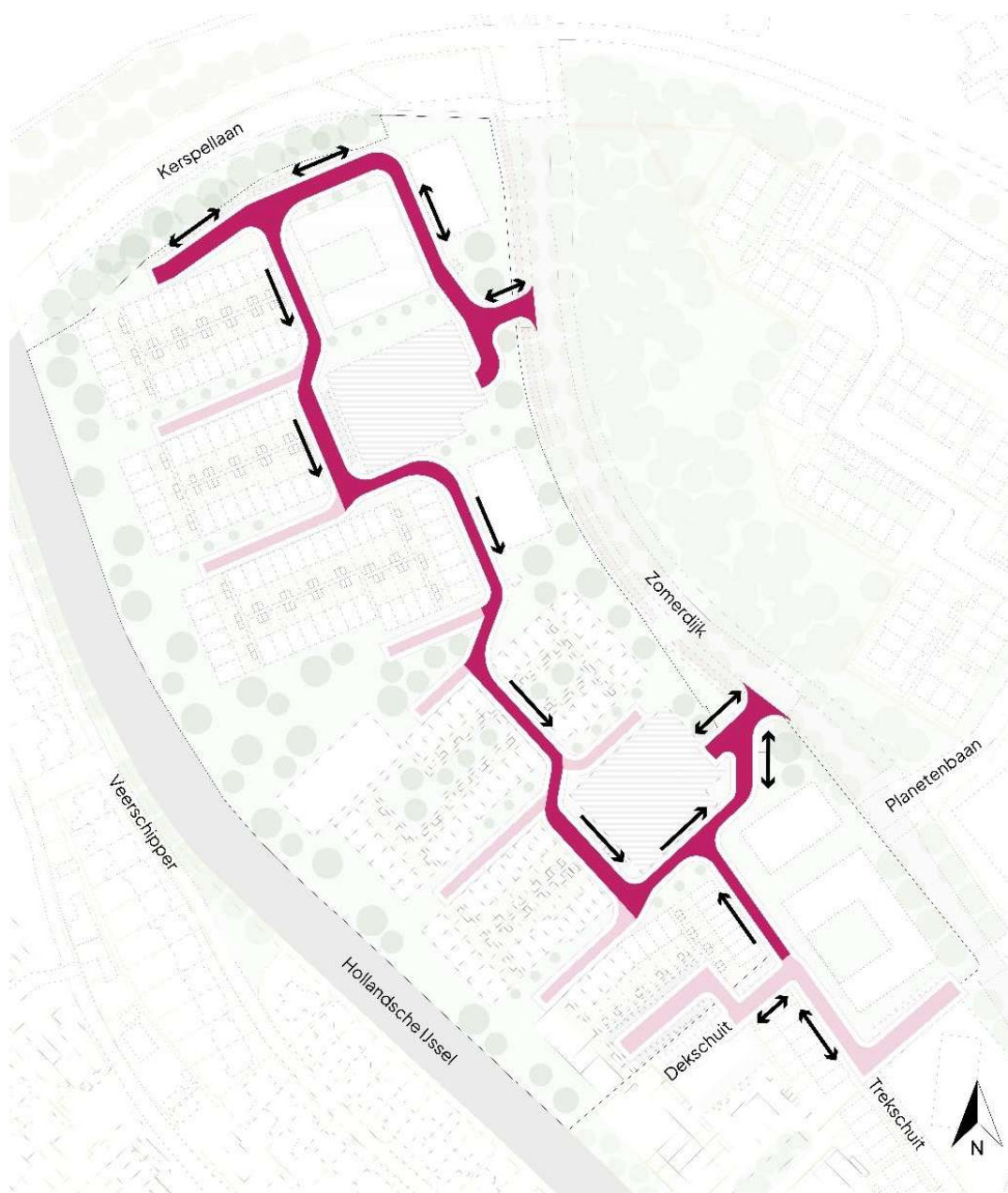
Hoofdontsluitingsweg

De hoofdontsluitingsweg (zie in roze op tekening hieronder) vormt de primaire verkeerstoegang tot de wijk en is zorgvuldig ontworpen om auto's en andere vervoersmiddelen op efficiënte wijze toegang te geven tot de wijk, zonder dat doorgaand verkeer wordt aangetrokken. Deze hoofdontsluitingsweg biedt toegang tot de parkeergarages, tot het maaiveldparkeren en fungeert als route voor hulpdiensten en functioneel verkeer zoals pakketbezorging, afvalinzameling en verhuizingen. Deze weg is ontworpen als een route met eenrichtingsverkeer van noord naar zuid: bewoners en bezoekers rijden de wijk in via het noorden en verlaten deze aan de zuidzijde. De hoofdontsluitingsweg is bedoeld voor incidenteel gebruik en zal worden ingericht als rustig woonstraatje waarbij de auto zich te gast voelt.

Langs de hoofdontsluitingsweg zijn opstelplaatsen gesitueerd, waar kort geparkeerd kan worden om bijvoorbeeld boodschappen uit te laden. Na het gebruik van een opstelplaats rijdt men verder naar een van de nabijgelegen parkeergarages om de auto definitief te parkeren. Ook is maaiveldparkeren langs de hoofdontsluitingsweg mogelijk, maar wel in mindere mate.

De hoofdontsluitingsweg is afgestemd met de brandweer en voldoet aan alle eisen met betrekking tot bereikbaarheid en draaicirkels. Zowel via de noord- als de zuidzijde kan de brandweer het plangebied binnenrijden, waardoor ook de tussenstraatjes goed bereikbaar blijven voor hulpdiensten.

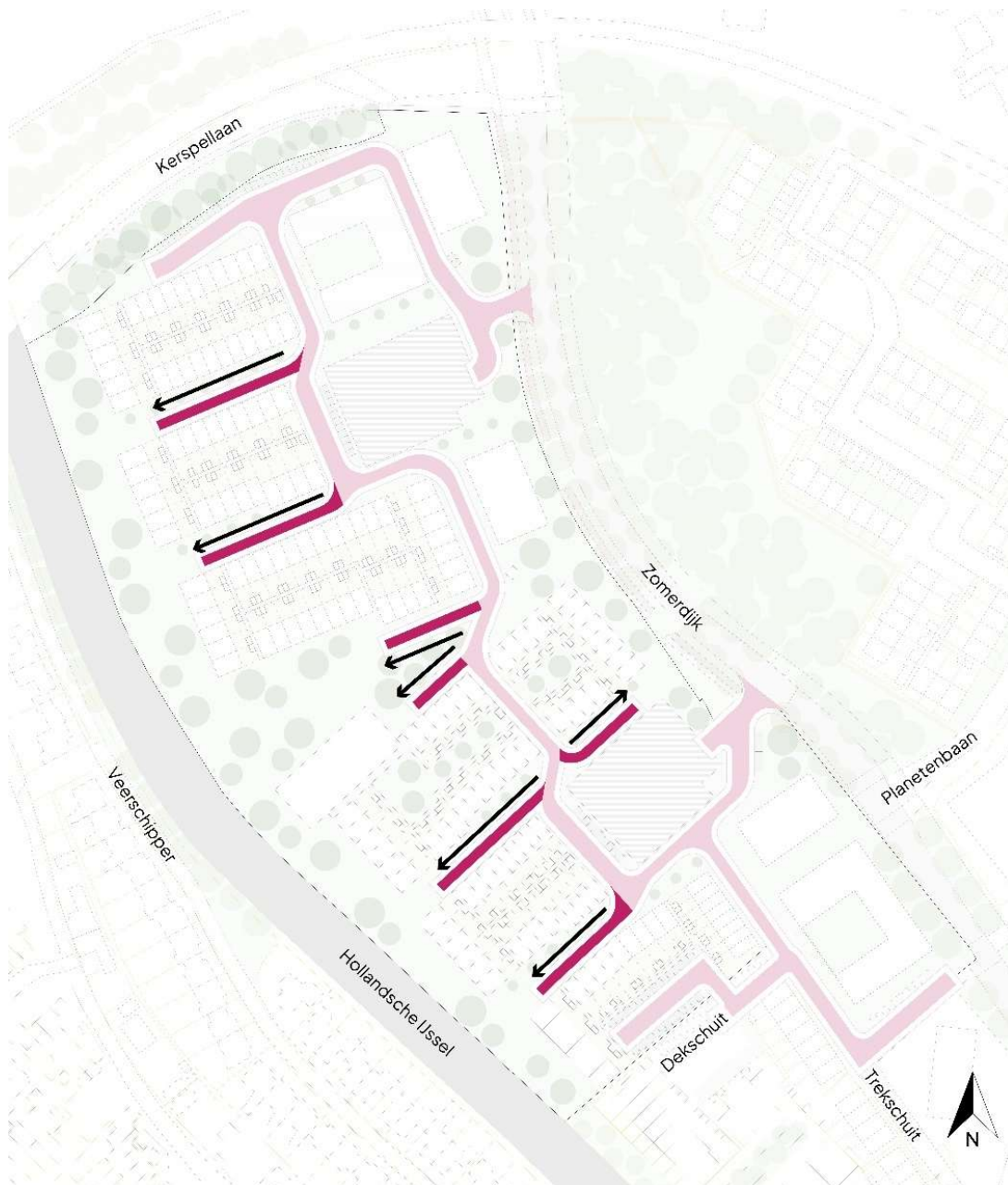
Daarnaast is de hoofdontsluitingsweg zodanig ingericht dat deze ook geschikt is voor het legen van de ondergrondse afvalcontainers. De route biedt voldoende ruimte en toegankelijkheid voor de voertuigen van de afvaldiensten.



Tussenstraatjes

Naast de hoofdontsluitingsweg bestaat de wijk uit een netwerk van tussenstraatjes. Deze straatjes zijn dagelijks afgesloten maar wel toegankelijk voor auto's, maar het is niet de bedoeling dat deze frequent worden gebruikt. Ze zijn primair bedoeld voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen, die in de wijk voorrang krijgen.

Toegang met de auto is enkel bedoeld voor uitzonderlijke situaties, zoals het uitvoeren van een verhuizing waarbij direct voor de woning geladen of gelost moet worden. De inrichting van deze straatjes is zodanig dat hier niet geparkeerd kan worden en auto's die er tijdelijk staan bij het laden of lossen meteen in de weg staan. Zoals op de afbeelding te zien is zijn niet alle woningen volledig bereikbaar tot de deur. De woningen die langs de Hollandsche IJssel zijn bijvoorbeeld niet tot de voordeur te bereiken.



Gebruik en ontwerp

Door de ligging van de parkeergarages direct aan de Zomerdijk, worden bewoners en bezoekers gestimuleerd om daar te parkeren. Ook de materialisering van het wegdek ondersteunt het gewenste gebruik: de hoofdontsluitingsweg krijgt mogelijk een informele uitstraling, bijvoorbeeld met een profiel dat refereert aan karrensporen, terwijl de tussenstraatjes kunnen worden uitgevoerd met grastegels of een vergelijkbare halfverharding. Zo wordt visueel duidelijk gemaakt dat deze wegen vooral zijn bedoeld voor langzaam verkeer en beperkt autogebruik.

5. Gedrag en communicatie

Bij alle scenario's is het belangrijk dat Heijmans bewoners vroegtijdig inlicht over het mobiliteitsplan om het beoogde gebruik te stimuleren. Dat houdt in dat we voorafgaand aan bewoning kopers en huurders informeren over de mobiliteitsvisie.

Voor IJsseloevers zijn stimuleringsmaatregelen gewenst op de volgende drie punten:

- Het stimuleren van alternatieve vormen van vervoer (STOMP): lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit;
- Het aanmoedigen van een lager autobezit en -gebruik;
- Het parkeren in parkeergarages aanmoedigen, parkeren op maaiveldniveau is met name bedoeld voor kortstondig gebruik, bezoekers, mindervaliden en eventueel deelauto's.

Enkel het plaatsen van deelmobiliteit zorgt er in de basis niet voor dat mensen gemotiveerd zijn om hier ook echt gebruik van te maken. Hiervoor gaan we bewoners actief informeren en aanmoedigen. Denk bij stimuleren aan mobiliteitsinterventies, zoals een uitprobeer dag voor deelmobiliteit of workshops over parkeergedrag om te stimuleren dat de auto in de garages worden geparkeerd. Voor motivatie onderzoeken we met aanbieders korting op ov-dagpassen of proefabonnementen op deelmobiliteit.

De ervaring leert dat de stimuleringsmaatregelen ook goed beschikbaar moeten zijn voordat de eerste bewoners er gaan wonen. Als dit vooraf niet goed georganiseerd is verliest men vertrouwen en de stimulans om anders naar eigen mobiliteit te kijken. Hier wordt dan ook veel aandacht vooraf aan besteed.

Al in een vroeg stadium maken we op een toegankelijke manier inzichtelijk welke leefstijl past bij het wonen in IJsseloevers, zoals vaker de fiets pakken of kijken naar het gebruik van een tweede auto. Gedurende de hele klantreis willen we bewoners op een positieve manier inspireren en ondersteunen om stap voor stap vertrouwd te raken met deze leefstijl. Het is daarbij wenselijk dat bewoners voorafgaand aan hun verhuizing kennismaken met de visie van IJsseloevers en dat zij de ruimte en begeleiding krijgen om hier op hun eigen manier invulling aan te geven.

6. Samenvatting

Het Mobiliteitsplan IJsseloevers biedt een integrale en toekomstgerichte benadering van mobiliteit in de nieuwe wijk IJsseloevers. Het plan heeft als doel een autoluwe, duurzame en leefbare woonomgeving te realiseren met prioriteit voor lopen, fietsen en gedeelde mobiliteit. Het is afgestemd op gemeentelijke beleidslijnen, waaronder de NvU Roba en de Nota Parkeernormen 2026.

Hoofdstuk 1 – Aanleiding beschrijft dat het mobiliteitsplan een bijdrage vormt voor het omgevingsplan. Het mobiliteitsplan zet in op actieve mobiliteit via het STOMP-principe, met prioriteit voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit en organiseert parkeren in twee parkeergarages aan de rand van de wijk om zo ruimte te creëren voor groen en verblijf. Tevens is de impact op de regionale verkeersontsluiting onderzocht.

Hoofdstuk 2 – Participatie behandelt hoe het participatieproces met omwonenden en geïnteresseerden is verlopen en geeft inzicht in de opgehaalde zorgen, wensen en aandachtspunten rondom mobiliteit, zoals parkeergelegenheid, verkeersontsluiting en bereikbaarheid. Deze input is benut om het mobiliteitsplan aan te scherpen en vormt een belangrijke basis voor verdere planuitwerking.

Hoofdstuk 3 – Beleidscontext beschrijft de beleidscontext van het mobiliteitsplan en laat zien hoe dit plan inhoudelijk is verankerd in bestaande beleidsstukken. De NvU Roba en de Nota Parkeernormen 2026 vormen de belangrijkste uitgangspunten voor de inrichting van mobiliteit en parkeren binnen IJsseloevers. Daarnaast sluiten de ambities en keuzes in het plan aan op de Omgevingsvisie IJsselstein 2021, het gemeentelijke Mobiliteitsplan 2020 en het provinciale Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE).

Hoofdstuk 4 – STOMP vertaald naar IJsseloevers vormt de kern van het mobiliteitsplan en vertaalt het STOMP-principe naar de concrete praktijk in IJsseloevers. De wijk wordt ingericht met prioriteit voor voetgangers en fietsers.

- **Stappen (4.1):** Er wordt ingezet op aantrekkelijke wandelverbindingen tussen IJsseloevers en de omliggende wijken en voorzieningen. Binnen de wijk wordt een fijnmazig wandelnetwerk aangelegd dat ontmoeting stimuleert en voetgangers vlot naar de voorzieningen en parkeergarages leidt. Er wordt onderzocht waar oversteekplaatsen langs de Zomerdijk wenselijk zijn en hoe het kruispunt Kerspellaan/Zomerdijk veiliger kan worden ingericht voor voetgangers.
- **Trappen (4.2):** Het fietsnetwerk wordt versterkt met nieuwe verbindingen, waaronder een veilige route onder de Kerspelbrug richting de sportvelden en de Agnesschool. Fietsparkeren wordt ingericht volgens de richtlijnen van de CROW Fietsparkeerkencijfers 2025, met stallingen zo dicht mogelijk bij de woning: bij grondgebonden woningen in de bergingen en bij appartementen inpandig in de plint. Voor bezoekers worden fietsstallingen in de openbare ruimte voorzien.
- **Openbaar vervoer (4.3):** De wijk sluit aan op bestaande tram- en busverbindingen, zoals haltes Eiteren en Clinckhoeff. De bereikbaarheid wordt geoptimaliseerd via aantrekkelijke looproutes, onder andere door de aanleg van een trap naar de Kerspelbrug. Zo wordt het OV-netwerk zo goed mogelijk benut.

- **MAAS/deelmobiliteit (4.4):** Er wordt ingezet op het aanbieden van elektrische deelauto's en mogelijk ook deelfietsen, strategisch verspreid binnen de wijk. Er zijn gesprekken gevoerd met aanbieders en op basis van onderzoek wordt bekeken op welke locaties en in welke aantallen deelmobiliteit het meest kansrijk is. Gebruik en reservering verlopen via een digitaal platform.
- **Personenauto (4.5):** De wijk wordt autoluw door parkeren te concentreren in twee parkeergarages aan de rand van het gebied. De ontsluiting van de wijk bestaat uit twee onderdelen: een hoofdontsluitingsweg en een netwerk van tussenstraatjes.

Hoofdstuk 5 – Gedrag en communicatie benadrukt het belang van communicatie en actieve begeleiding van bewoners om het mobiliteitsconcept te laten slagen. Heijmans stimuleert lopen, fietsen, deelmobiliteit en gebruik van parkeergarages via interventies zoals proefabbonnementen en uitprobeerddagen. Zo worden bewoners vanaf het begin ondersteund in een duurzame mobiliteitskeuze.