Bijlage 3a onderdeel uitmakend van het raadsvoorstel Zienswijzennota

Bestemmingsplan ‘Chw Herontwikkeling Koepelgevangenis’

Zaaknummer: 4075837

Zienswijzennota behorende bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Chw Herontwikkeling Koepelgevangenis'

Inhoud

1. Inleiding....3
2. Overzicht ingediende zienswijzen (geanonimiseerd)....3
3. Reactie op hoofdlijnen....3
   3.1 Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4....3
   3.2 Parkeeronderzoek....4
   3.3 Toename van verkeer....4
   3.4 Parkeerregulering....6
   3.5 Parkeren in de parkeergarage....6
   3.6 Geluid....7
4. Samenvatting zienswijzen + reactie gemeente....10

1. Inleiding

Het bestemmingsplan ‘Chw Herontwikkeling Koepelgevangenis’ heeft ter inzage gelegen vanaf 12 december 2023 tot en met 22 januari 2024.

Tijdens deze periode zijn tien zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediend, alle tien zienswijzen zijn afkomstig van omwonenden. In deze zienswijzennota worden deze zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Deze zienswijzennota maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

Bij deze zienswijzennota is bijlage 1 opgenomen ‘Doorsneeprofielen Zuidelijke Parallelweg’.

2. Overzicht ingediende zienswijzen (geanonimiseerd)

	Naam/ Organisatie	**Adres**
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		

3. Reactie op hoofdlijnen

3.1 Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4

Op de bewonersavond en ook in verschillende zienswijzen is aangegeven dat een doorsnedetekening over de gehele breedte van de achtertuinen van de woningen aan de Zuidelijke Parallelweg mist. Daarom is een tekening bijgevoegd in bijlage 1 bij deze zienswijzennota. In deze tekening is de bestaande situatie (met gebouw F dat gesloopt zal worden) en de toekomstige situatie opgenomen. Uit deze tekening volgt dat de toekomstige parkeergarage en de nieuw te bouwen woningen in blok 4 nagenoeg volledig aan het zicht worden onttrokken door de bestaande te handhaven ringmuur. De maat van de uitstekende gedeeltes zijn zo minimaal dat het geen onevenredige impact heeft op de beleving en gebruik op de aangrenzende kavels. Door de sloop van gebouw F zal juist sprake zijn van minder nabije zichtbare bebouwing vanuit de betreffende achtertuinen.

Ten gevolge van de bouw van de parkeergarage en de woningen in blok 4 is geen sprake van een (onaanvaardbare) vermindering van privacy voor de bewoners aan de Zuidelijke Parallelweg.

Parkeergarage

In de doorsnede tekening is de contour van de parkeergarage opgenomen, dit betreft de bovenzijde van de constructie, namelijk het dak met zonnepanelen. Het bovenste dek van de parkeergarage blijft zodanig onder de hoogte van de muur dat personen die lopen op het parkeerdek geen inkijk hebben naar de aanpalende achtertuinen.

Ons voorstel is om het bestemmingsplan te wijzigen op dit onderdeel en in de regels de maximale bouwhoogte van de parkeergarage te regelen ten opzichte van N.A.P. Ook wordt een maximale +NAP hoogte opgenomen voor het bovenste parkeerdek, ter voorkoming dat in het geval er een dak wordt toegepast deze gebruikt kan worden als parkeerdek en in feite dus sprake is van een extra parkeerlaag. Deze aanpassingen zorgen voor meer helderheid en zekerheid bij de bewoners aan de Zuidelijke Parallelweg.

Stadswoningen
De stadswoningen, blok 4, steken alleen met de dakrand boven de gevangenismuur uit. De leefruimten, woonkamer, keuken, terras zijn georiënteerd op de gezamenlijk binnentuin en dus niet op de kavels aan de Zuidelijke Parallelweg.

3.2 Parkeeronderzoek

Voor het bepalen van de benodigde parkeerruimte wordt gewerkt met vastgestelde parkeernormen. Het gebruik van nieuwe functies wordt rekenkundig bepaald met deze parkeernormen. Deze werkwijze is standaard. Voor de hotelfunctie is onderbouwd dat de norm zoals voorgeschreven in de CROW-richtlijnen passend is en voor de appartementen is onderbouwd waarom afwijken van de parkeernorm gerechtvaardigd is. Er is voor het bepalen van de parkeerdruk gebruikgemaakt van meetgegevens uit 2018, 2020 en 2023 (’s middags en ’s avonds). Daaruit blijkt dat er in delen van de Wilhelminastraat en delen van de Alexanderstraat voldoende vrije parkeergelegenheid beschikbaar is. Deze nog vrije parkeergelegenheid kan worden medegebruikt door de bewoners/bezoekers van de nieuwe appartementen naast het poortgebouw. De parkeerdruk blijft onder de grens van 85%, wat volgens ons de maximale aanvaardbare parkeerdruk is door het medegebruik.

Uit parkeerdrukmetingen blijkt dus dat er (meer dan) voldoende parkeerruimte is. Zelfs als rekening wordt gehouden met parkeren van de nieuwe appartementen (en het opheffen van parkeerterreintjes naast het poortgebouw) in de openbare ruimte, blijft de parkeerdruk onder de maximaal aanvaardbare parkeerdruk.

Aanvullend onderzoek ROC-locatie in de Alexanderstraat
Het gebruik van de ROC-locatie in de Alexanderstraat en de beperkte parkeergelegenheid van het ROC op eigen terrein is een gegeven en geen gevolg van dit gewijzigde bestemmingsplan. Er is navraag gedaan bij het ROC (Rijn IJssel) en daaruit blijkt dat er tussen september 2022 en september 2023 geen onderwijs werd gegeven omdat een verbouwing plaatsvond. Het ROC heeft ook aangegeven dat in de huidige situatie uitsluitend sprake is van dagopleidingen. Naar aanleiding van de zienswijzen is opnieuw de parkeerdruk gemeten in maart 2024. Uit dit onderzoek blijkt dat de parkeerdruk rondom de Koepel onder de gewenste maximale parkeerdruk van 85% blijft, ook wanneer rekening wordt gehouden met de parkeerruimte voor bewoners en bezoekers van de 16 nieuwe appartementen. Dit onderzoek wordt bijgevoegd bij de toelichting bij het bestemmingsplan.

3.3 Toename van verkeer

Er wordt aangegeven dat er zorgen zijn over de toename van verkeer door de herontwikkeling van de koepelgevangenis. Uit eerder onderzoek van Team Leefomgeving (TLO) en Mobiliteit is naar voren gekomen dat diverse ontwikkelingen in Arnhem-West, waaronder woningbouwopgaves, een verkeerstoename genereren, maar dat deze verkeerstoename geen nadelige gevolgen heeft voor de huidige en toekomstige verkeerssituaties in Arnhem-West. De genoemde verkeersdruk komt niet voor

in de aangrenzende straten van de voormalige koepelgevangenis. De aangrenzende straten kennen een lage verkeersintensiteit.

Daarnaast heeft initiatiefnemer in het kader van het bestemmingsplan onderzoek verricht expliciet naar de wegen rondom dit initiatief. In verschillende notities (bijlagen bij het bestemmingsplan) is beschreven welke verkeersbewegingen redelijkerwijs mogen worden verwacht als gevolg van de herontwikkeling van de Koepel. Uit analyse/onderzoek blijkt dat er geen ‘enorme toename’ van verkeer zal zijn.
Er is in de aangrenzende straten van de voormalige koepelgevangenis geen hoge verkeersdruk; de aangrenzende straten kennen een lage verkeersintensiteit (minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal).
De algehele conclusie uit de verkeersonderzoeken is dat deze ontwikkeling gedoseerd verkeer genereert. De bestaande wegen hebben hiervoor voldoende capaciteit om dit verkeer zonder problemen op te vangen. Het aandeel spitsverkeer is laag (forensenverkeer nieuwe woningen met diverse bestemmingen elders). De overige functies waaronder hotel, restaurant en bijeenkomsten hebben voornamelijk betrekking op tijdstippen buiten de spits. De bestaande capaciteit van de wegen, met toevoeging van deze ontwikkeling, voldoen allemaal.

Veel van de verkeersbewegingen van/naar de Koepel zullen op een werkdag buiten de drukkere spitsen plaatsvinden. Ook is de Koepel vooral goed bereikbaar via de Utrechtseweg – Wilhelminastraat. De bijdrage aan de drukke Oranjestraat is daarmee beperkt. Daarbij wordt opgemerkt dat de Oranjestraat vooral enkele drukke piekmomenten kent (bijv. dinsdagmiddag 17 uur). In berekeningen is het gebruikelijk uit te gaan van een gemiddeld maatgevend moment voor een gemiddelde werkdag, niet zozeer een piekmoment.

Dat er iets meer verkeer over de bestaande wegen gaat rijden als gevolg van dit initiatief is reeds aangetoond en valt binnen de capaciteit van de wegen. De Zuidelijke Parallelweg is een 30 km/uur woonstraat (classificatie erftoegangsweg). Drempels werken bij het verlagen van de snelheid maar hebben als nadeel dat ze trillingen en geluidsoverlast kunnen veroorzaken. De verwachting is dat automobilisten zich gaan conformeren met de huidige weginrichting van de Zuidelijke Parallelweg en zich aan de snelheid zullen houden. Mocht in de toekomst blijken dat de snelheid op meerdere woonstraten hoger is geworden, dan is een wijkbrede aanpak, in plaats van een specifieke aanpak per straat, de meest voor de hand liggende manier om te komen tot lagere rijsnelheden. Bij een wijkbrede aanpak wordt eerst bepaald waar de snelheidsproblemen in de wijk zitten en welke verkeersmaatregelen het meeste effect hebben. Bij een wijkbrede aanpak worden bewoners geïnformeerd en betrokken. Voor nu is het te voorbarig om de Zuidelijke Parallelweg te voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen omdat in de huidige situatie de snelheid (V_{85}) rond de 25 km/uur ligt.

Het meeste verkeer van/naar de Koepel zal via de Wilhelminastraat en via Utrechtseweg rijden. Ook in de Diependalstraat zal meer verkeer gaan rijden tussen Utrechtseweg en de nieuwe westelijke toegangen van de Koepellocatie (naar de nieuwe woonstraat en de nieuwe woningen). Komend vanaf de Utrechtseweg ligt de Zuidelijke Parallelweg voorbij de bestemmingen (nieuwe voorzieningen en woningen Koepellocatie). Het is niet de verwachting dat de Zuidelijke Parallelweg veel intensiever gebruikt gaat worden. Extra verkeers- en geluidsoverlast zal daarom binnen de perken blijven. Dit blijkt ook uit de verkeersonderzoeken.

3.4 Parkeerregulering

In meerdere zienswijzen wordt de mogelijkheid van parkeerregulering aangestipt. Parkeerregulering is maatwerk in Arnhem. De gemeente Arnhem wil, na vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid Arnhem, in verschillende stappen de parkeerregulering in Arnhem verder uitbreiden. De wijk Lombok komt voor parkeerregulering in aanmerking. Of dit ingevoerd gaat worden, wordt na vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid bepaald. Daarbij worden bewoners in de fase van voor de mogelijke invoering nauw betrokken.

We maken onderscheid tussen wijken door maatwerk te bieden, we betrekken de wijken bij invoering van parkeerregulering en we voeren het gefaseerd in. Niet elke wijk heeft dezelfde opgaven op het gebied van parkeren en ook de afstand tot de binnenstad of een centrum is niet hetzelfde.

Relatie met ontwikkeling

Met betrekking tot parkeren is altijd sprake van wijkaanpak en geen straataanpak. Een bewoner mag en kan altijd in de omgeving van de eigen woonstraat parkeren. Het invoeren van een parkeerregime gaat in samenspraak met de woonwijk/-buurt. Het draait om leefbaarheid en sturing op het autogebruik. Voor deze ontwikkeling is uit onderzoek gebleken dat de bestaande openbare parkeervoorzieningen niet nadelig belast worden, de parkeerdruk blijft namelijk onder de maximaal aanvaardbare waarde (< 85% parkeerdruk). Na vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid (verwachting: eind 2024) wordt, conform de daarbij horende planning (fasering), de betreffende woonwijken/-buurten hierover benaderd. Voor nu voldoet het aan de richtlijnen en is er geen aanleiding om parkeerregulering hier sneller in te voeren.

3.5 Parkeren in de parkeergarage

Er zijn zorgen bij de indieners van de zienswijzen over de parkeergarage en dat er betaald moet worden voor het gebruik hiervan.

Voor de functies in de Koepel wordt een parkeergarage met 126 parkeerplaatsen gebouwd. Voor de functies zijn in totaal 107 parkeerplaatsen nodig op het maatgevende moment. Gratis parkeren in de parkeergarage is helaas niet realistisch gelet op de benodigde investering voor het bouwen van de parkeergarage en de kosten voor het beheer en onderhoud. Het is in het belang van de eigenaar van de parkeergarage dat er (betaald) gebruik wordt gemaakt van de parkeergarage. Dit is noodzakelijk voor een rendabele exploitatie.

Zo zal er sprake zijn van een laag parkeertarief van maximaal €1,50/uur en €15,-/dagkaart (prijspeil 2023), bedoeld voor dekking van de beheer- en onderhoudskosten. Zodat het betalen voor parkeren voor de meeste bezoekers geen onoverkomelijk bezwaar zal zijn. Voor bezoekers (vergaderen, hotel, restaurant) is het niet mogelijk om gebruikers van de Koepel te verplichten gebruik te maken van de parkeergarage of te verbieden om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen. Bij het reserveren of boeken van een hotelkamer wordt een parkeerplaats in de parkeergarage wel expliciet aanbevolen. Informatie over dat er betaald moet worden voor het parkeren komt op de website en/of wordt bij het reserveren/boeken vermeld. Veel hotelgasten zijn minder goed bekend en de verwachting is dat die een parkeerplek boeken. De ervaring van de hoteleigenaar is dat veel bezoekers bij het boeken van een kamer ook gelijk een parkeerplaats reserveren. Het restaurant is meer gericht op hotelgasten en bezoekers uit de buurt/wijk dan op de regio, waardoor het aantal geparkeerde auto’s beperkt blijft.

Ook bij vergaderen en bijeenkomsten wordt verwezen naar de betaalde parkeergelegenheid. Voor deze functies is het gebruikelijk dat bezoekers betalen voor een parkeerplek. De relatief beperkte verblijfsduur bij vergaderen en bijeenkomsten leidt tot beperkte extra kosten voor bezoekers.

De parkeertarieven voor vaste gebruikers (werkers) zullen worden verrekend in huurtarieven. Deze vaste gebruikers zullen contractueel worden verplicht om gebruik te maken van de parkeergarage.

Bovenstaande heeft geleid tot de inschatting van 10% bezoekers die mogelijk uitwijken. Er is echter sprake van een weinig voorkomende situatie in Nederland. Daarom is in overweging genomen dat een groter aandeel aangehouden van 20% bezoekers dat mogelijk uitwijkt. In die situatie blijven er van de 107 benodigde parkeerplekken (op basis van parkeernormen berekend voor het maatgevend moment) 21 parkeerplaatsen ongebruikt. Mocht door het uitwijkgedrag van bezoekers de openbare parkeergelegenheid in de Wilhelminastraat ten noorden van de Alexanderstraat, Alexanderstraat ten westen van de Wilhelminastraat en de nieuwe woonstraat binnen de muren van de voormalige gevangenis vol staan, dan kunnen bewoners kosteloos gebruikmaken van de parkeergarage.

Er is in de zienswijzen voorgesteld om het gebied waarvan bewoners in aanmerking komen om bij geen beschikbaarheid van parkeerruimte als gevolg van uitwijkend parkeergedrag van bezoekers aan de koepel uit te breiden. Hier zien wij op dit moment geen aanleiding voor, omdat de verwachting is dat uitwijkend parkeergedrag slechts beperkt voor zal komen en daardoor beperkt blijft tot de openbare parkeerplekken het dichtstbij de ingang van de koepel. Als uit evaluaties blijkt dat uitwijkend parkeergedrag tot parkeerhinder leidt buiten deze zone zal gekeken worden welke maatregelen genomen kunnen worden om dit tegen te gaan of dat de zone waarin bewoners kosteloos gebruik kunnen maken van de parkeergarage uitgebreid moet worden.

3.6 Geluid

Een aantal indieners maakt zich zorgen over mogelijke geluidsoverlast door de herontwikkeling van de koepelgevangenis.

Voor de ontwikkeling is onderzocht wat de geluidseffecten zijn van de herontwikkeling van de koepelgevangenis. Dit onderzoek wordt uitgevoerd om te kunnen beoordelen of er door de herontwikkeling koepelgevangenis zowel bij bestaande woningen als bij de nieuw te bouwen woningen een aanvaardbaar woon-en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Dit onderzoek is bijgevoegd in bijlage 8 bij het bestemmingsplan. In dit onderzoek is onderzocht wat de effecten zijn op de nieuwbouw en op de bestaande bebouwing.

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende onderdelen waar activiteiten plaatsvinden meegenomen,

- De koepel met hotel, kantoorfaciliteiten en bijeenkomstfunctie
- Het administratiegebouw en voorplein
- Parkeergarage met bovengronds parkeerdek

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er bij alle omliggende bestaande woningen wordt voldaan aan de geluidnormen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Koepel

Aangegeven wordt dat het koepelgebouw werkt als een klankkast en geluid vanaf het terrein heel ver de wijk in draagt. Het klopt dat de Koepel zelf een klankkast is, daarom is galm meegenomen in het

akoestisch onderzoek. Buiten de Koepel spreken we niet van een klankkast maar van reflectie, ook daar is rekening mee gehouden.

Door het plaatsen van meubels in de Koepel wordt de galm verminderd en is er sprake van een positief effect t.o.v. de resultaten uit het akoestisch onderzoek. Ondanks de galm wordt nog steeds voldaan aan alle normen t.o.v. bestaande woningen (rekening houdend met de maatregelen; zoals hoogte achtergrondmuziek).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn stemgeluid, achtergrondmuziek op het terras, laad- en losactiviteiten en het komen en gaan bezoekers tevens meegenomen.

Parkeergarage - Bestaande woningen
Er is onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege de parkeergarage op de bestaande woningen. Hierbij is rekening gehouden met de reflecties, ofwel de weerkaatsing van geluid. Uit dit onderzoek volgt dat op de gevels van de bestaande woningen wordt voldaan aan de geluidsvoorschriften uit het Activiteitenbesluit en de richtwaarden voor de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening (zie paragraaf 4.3.1, van bijlage 8 Akoestisch onderzoek industrielawaai).

De geluidbelasting van de parkeergarage op de achtertuinen van de woningen aan de Zuidelijke Parallelweg is ook onderzocht en is aanvaardbaar. De geluidsniveaus in de achtertuinen zijn wel hoger dan op de gevel maar nergens hoger dan de richtwaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde. Met dit geluidniveau is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor de bestaande woningen zijn er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk om te voldoen aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de geldende wet- en regelgeving en de daarin opgenomen normen.

Overdekken van de parkeergarage
Het is niet nodig om een verplichting op te nemen dat het parkeerdek overdekt wordt gemaakt. Het bestemmingsplan biedt wel de bouwmogelijkheid om te overdekken, zodat bijvoorbeeld een dak met zonnepanelen kan worden geplaatst.

Maatregelen voor de nieuw te bouwen woningen
Bij de nieuw te bouwen woningen wordt er door het treffen van maatregelen aan de geluidnormen voldaan Het gaat hierbij om de volgende maatregelen.

- Omdat de uitlaat van het ventilatiesysteem van de parkeergarage een te hoge geluidbelasting bij de nieuw te bouwen woningen geeft wordt dit systeem zo aangepast dat er bij de nieuw te bouw woningen aan de geluidnormen wordt voldaan.
- Achtergrondmuziek op het terras van het administratiegebouw (voorplein) geeft bij de nieuw te bouwen woningen in de avondperiode een te hoge geluidbelasting. Door in de avondperiode geen achtergrondmuziek ten gehore te brengen wordt er bij de nieuw te bouwen woningen aan de geluidnormen voldaan.
- Verder is er bij de nieuw te bouwen woningen een overschrijding van de geluidnormen door auto’s die de parkeergarage in en uitrijden. Dit betekent dat de zijgevel(kopse gevel) van het nieuw te bouwen noordelijke appartementenblok aan de Wilhelminastraat wordt uitgevoerd als dove gevel.

- In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat de parkeergarage alleen in gebruik mag worden genomen indien wordt voldaan aan de opgenomen geluidseisen. Het bovenste parkeerdek geeft in de avond en nachtperiode, onder andere door dichtslaande portieren, een te hoge geluidbelasting bij de nieuw te bouwen woningen. Daarom is er aanvullend een akoestisch onderzoek (opgenomen in bijlage 10 bij het bestemmingsplan) uitgevoerd. Uit dit akoestisch onderzoek volgt dat door het plaatsen op de bovenste verdieping van een akoestische wand van 2,8 meter er bij het westelijke bouwblok aan de geluidnormen wordt voldaan

4. Samenvatting zienswijzen + reactie gemeente

Nr.		Gronden zienswijze	Reactie gemeente
#1	1.1	Indiener geeft aan dat de maximale bouwhoogte van de parkeergarage onduidelijk is omdat nergens in het plan staat vanaf welke hoogte, op het schuin-aflopende terrein, de 12 meter gemeten wordt. Er ontbreekt ook bouwtekening/ doorsneetekening van de toekomstige situatie over de gehele noordzijde van de koepelgevangenis. Daarom is onduidelijk of de parkeergaragegebruikers op het bovendek boven de muur uit kunnen kijken. Hetzelfde geldt voor de inkijk vanuit de nieuwe woningen aan de Noordwestzijde richting de bestaande woningen. Om inkijk te voorkomen zal het bovenste garagedek twee meter onder de bovenzijde van de gevangenismuur moeten blijven. Hierbij rekening houdend met het feit dat de muur naar beneden afloopt richting het oosten.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’.
	1.2	Indiener geeft aan dat het lijkt op dat er geen onderzoek is gedaan naar geluidsoverlast van de nieuwbouw (parkeergarage, hotel, woningen) richting de bestaande woningen rondom het terrein. Het koepelgebouw werkt als een klankkast en geluid vanaf het terrein draagt heel ver de wijk in. Voor zover dit te zien is in het plan, zijn er geen geluiddempende maatregelen genomen. Dit zal zeker ook in de bouwplannen/inrichtingsplannen opgenomen moeten worden, zeker ook in belang van de nieuwe woningen op het terrein zelf. Voor wat betreft geluidsoverlast van het parkeerdek zou het een oplossing zijn om de parkeergarage toch overdekt te maken.	Zie ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.6 Geluid’.
	1.3	Indiener maakt zich zorgen over parkeeroverlast in de wijk. De kosten van het parkeren in de parkeergarage werkt in de hand dat bezoekers de auto buiten het terrein gratis gaan	In de plannen wordt zoveel als mogelijk parkeeroverlast voorkomen. Dit gebeurt door het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid, dit is onderbouwd in het

		parkeren. Dit moet voorkomen worden. Men begrijpt dat de bouw en onderhoud van een parkeergarage kosten met zich meebrengt, maar dit moet niet ten koste gaan van de omwonenden.	parkeeronderzoek Zie ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.2 Parkeeronderzoek’. Zie over het onderdeel betaald gebruik maken van de parkeergarage ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.5 Parkeren in de parkeergarage’.
	1.4	In het verleden werd de groenstrook tegenover de woning van de indiener regelmatig gebruikt als opslag door gemeentewerken. Indiener wil voorkomen dat men weer langere tijd tegen bouwmateriaal aan moet kijken en heeft het dringend verzoek alle materieel zoveel mogelijk op het koepelterrein zelf te stallen.	De gemeente en ontwikkelaar hebben hier kennis van genomen. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van het eigen terrein, wanneer dit niet mogelijk is zal dit in overleg met de gemeente gebeuren.
#2	2.1	Indiener gelooft niet dat de inschatting (‘expert judgement’) dat mogelijk tot circa 10% van de bezoekers van hotel en vergaderingen/bijeenkomsten zal uitwijken naar omliggende gratis parkeerplaatsen als ze moeten betalen voor de parkeergarage realistisch is. Hotelgasten en evenement bezoekers zullen frequenter gebruik maken van de parkeergelegenheid in de wijk, en deze druk is al toegenomen sinds de Rijn IJssel schoollocatie weer geopend is.	Zie over het onderdeel betaald gebruik maken van de parkeergarage hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen onder 3.5 Parkeren in de parkeergarage’ In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen over het parkeren bij evenementbezoekers, wij noemen dit bijeenkomsten, om te voorkomen dat bezoekers in de buurt gaan parkeren. Zie voor het aanvullend parkeeronderzoek voor de ROC-locatie hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.2 Parkeeronderzoek.
	2.2	In de meetings die georganiseerd zijn door EHM is volgens indiener duidelijk aangegeven door hen dat de optie bestaat dat de parkeergarage door de bewoners uit de buurt (gratis) gebruikt kan worden wanneer de bezoekers van het plan toch buiten de muren gaan parkeren. Dit ziet indiener niet compleet terug komen in de plannen voor de bewoners van de Alexanderstraat ten oosten van de Wilhelminastraat tot de Oranjestraat. Het zou de indiener bevreemden dat de bewoners dan “betaald” in de parkeergarage moeten parkeren omdat de omliggende parkeerplaatsen bezet zijn door bezoekers. Indiener verzoekt daarom dat aan bijlage 5 (Notitie betaald parkeren) de bewoners van de Alexanderstraat ten oosten van de Wilhelminastraat tot aan de Oranjestraat toegevoegd gaan worden.	Zie voor de algemene reactie op parkeren in de parkeergarage ‘Hoofdstuk op hoofdlijnen’ onder 3.5 Parkeren in de parkeergarage. Het gebruikmaken van de parkeergarage door bewoners geldt in beginsel voor bewoners van de Alexanderstraat, west van Wilhelminastraat, en in de Wilhelminastraat, noord van de Alexanderstraat. Dat volgt uit de bestaande situatie waarin de andere delen van de Alexanderstraat en Wilhelminastraat een hogere bezettingsgraad ervaren en daarnaast verder vanaf de ingang van de Koepel liggen. Dat wil zeggen voorbij de delen waarvan de bezettingsgraad van de Wilhelminastraat en de Alexanderstraat lager is. Kortom, de kans dat een bezoeker van de Koepel in de Wilhelminastraat of Alexanderstraat parkeert is vooral denkbaar bij het westelijk deel (Alexanderstraat) en noordelijk deel (Wilhelminastraat) omdat daar meer vrije parkeerplaatsen zijn. Bewoners van de drukkere delen van de Wilhelminastraat (zuid van de Alexanderstraat) en de Alexanderstraat (oost van Wilhelminastraat) kunnen, in de huidige en toekomstige situatie, evengoed uitwijken naar de rustiger delen van de

			Wilhelminastraat en Alexanderstraat. Na een jaar wordt de situatie geëvalueerd (natuurlijk in perspectief met het nieuwe parkeerbeleid). Als de ervaringen anders zijn dan hiervoor beschreven, dan kan het medegebruik van de parkeergarage mogelijk worden verruimd.
	2.3	Ten tijden van het onderzoek naar de parkeerdruk werd het Rijn IJssel college verbouwd en waren er geen jong volwassenen die hun auto in de straat hebben geparkeerd. Rijn IJssel college heeft op dit moment 6-7 parkeerplaatsen, overige auto's gaan parkeren op de omliggende parkeerplaatsen en in combinatie met "uitwijkgedrag" van de hotelgasten zullen de huidige bewoners in het gedrang komen.	Zie voor de beantwoording 'Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen' onder 3.2 Parkeeronderzoek. Als door uitwijkgedrag van bezoekers van de Koepel alle openbare parkeerplaatsen bezet zijn, dan kunnen bewoners van de Alexanderstraat, west van Wilhelminastraat en van de Wilhelminastraat, noord van de Alexanderstraat kosteloos parkeren in de parkeergarage naast de Koepel.
#3	3.1	Indiener vindt het opmerkelijk dat eerst het Masterplan is gemaakt en goedgekeurd door de gemeenteraad en nu pas het ontwerpbestemmingsplan daarop wordt geschreven. Dit wekt sterk de indruk dat de invloed van de overheid en de ontwikkelaar prioriteit krijgen voor het herontwikkelen van de Koepel met zijn vele functies, boven het belang van de wijkbewoners en hun inbreng. In het Masterplan zat een deels onjuiste voorstelling van zaken (over mobiliteit, verkeersdruk en parkeren welke niet kloppen). Deze zijn nu weer onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan.	Het vastleggen van een beleidskader voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld is een gebruikelijke werkwijze. Op die manier kan de gemeenteraad, de volksvertegenwoordiger, een belangenafweging maken en in een vroeg stadium de kaders meegeven voor een gebiedsontwikkeling. Het is niet duidelijk welke onjuiste voorstelling van zaken (mobiliteit, verkeersdruk en parkeren) worden bedoeld. Deze zijn niet nader toegelicht en niet nader onderbouwd.
	3.2	Indiener geeft aan dat door de functiewijziging van de Koepel het een komen en gaan van veel mensen wordt, ook van buiten de wijk. Binnen de wijk is al tientallen jaren sprake van verkeersdruk en parkeerproblemen, deze zijn meermaals aangekaart bij de gemeente maar concrete oplossingen ontbreken. In de bijgevoegde rapporten staat echter dat er geen problemen zijn en dat er voldoende parkeerplekken zijn in de Wilhelminastraat. Het gestelde dat er voldoende restcapaciteit is om te parkeren voor de 16 appartementen in de Wilhelminastraat klopt niet.	Zie voor de beantwoording op het parkeren hoofdstuk 4 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.2 Parkeeronderzoek. Zie over de toename van verkeer onder hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.3 Toename van verkeer. In de omgevingsvisie staat het volgende opgenomen: 'In de woonstraten rondom de Oranjebrug wordt door de bewoners vanwege de mobiliteitsdruk een leefbaarheidsknelpunt ervaren'. Uit het verkeerskundig onderzoek De Koepel blijkt dat de verkeersbelasting niet nadelig extra toeneemt. Daarnaast heeft deze

		Ook in de Omgevingsvisie 2040 staat dat bewoners van de woonstraten rondom de Oranjebrug veel overlast ervaren van de verkeersdrukte en dat het belangrijk is dat er een goede mobiliteitsoplossing komt voor Arnhem West. Ook staat er in de Omgevingsvisie dat er ontwikkelingen zijn die moeten zorgen voor minder autoverkeer in de wijk Arnhem West. Maar juist door de functiewijziging wordt het autoverkeer vergroot. Waarom niet eerst de huidige problemen oplossen, verminder de parkeerdruk en haal niet meer verkeer en parkeerproblemen naar de wijk?	verkeerssituatie reeds onze aandacht en het is een lopend proces (waarover momenteel contact is met de bewonerswerkgroep 'Verkeergroep Arnhem-West').
	3.3	Het vervangen van buslijn 10 door een buurtbusje om enkele straten in Heijenoord te ontlasten van het busverkeer is met name voor ouderen geen goede oplossing als het gaat om mobiliteit en een goede bereikbaarheid.	Wij nemen hier kennis van.
	3.4	In het plan wordt gesproken over de bouwhoogte en de min- en maximale maat worden genoemd vanaf peil tot het hoogste punt van het gebouw. Peilmaten zijn niet op de kaart terug te vinden en ook geen NAP getallen. Met veel inspanning en zoeken is dit mogelijk in het Masterplan te vinden, maar niet op de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.1 'Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4'.
#4	4.1	Indiener zou het niet aanvaardbaar vinden als boven de muur autodaken, zonnepanelen of gezichten van nieuwsgierige parkeerders te zien zou zijn. Dat zou de privacy van de woning en tuin van de indiener en daarmee het woongenot lelijk aantasten.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.1 'Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4'.
	4.2	Wegrijdende auto's (geklets van feestbezoekers, slaande deuren, auto's starten enz.) gaan het nodige lawaai geven, zeker bij evenementen van 250+ bezoekers, waarbij per definitie die parkeergarage nokvol zal staan en dus het bovenste parkeerdek helemaal gevuld is. Dit zal laat op de avond\nacht aflopen, veel buurtbewoners, waaronder indiener, wonen hier enkele meters naast.	Zie t.a.v. geluid hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.6 Geluid'.
	4.3	Indiener stelt een dak, boven het bovenste parkeerdek, voor tegen geluidoverlast. Wel met de voorwaarde dat de	Zie t.a.v. geluid hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.6 Geluid'.

		bovenkant van het dak overal een meter onder muurhoogte blijft, zonder zonnepanelen, begroeiing enz.) Anders het verzoek om vast te leggen dat het bovenste parkeerdek van de parkeergarage aan alle kanten twee meter onder de bovenkant van de muur komt te liggen (zodat geen auto's of parkeerders te zien zijn). Indiener benadrukt dat het nadrukkelijk gaat om de afstand tot aan de bovenkant van de muur. Een bouwhoogte van de parkeergarage is niet inzichtelijk. Indiener geeft aan dat dit mogelijk tot minder woningen leidt. Leidend dient te zijn de leefbaarheid, privacy en woongenot van de direct aanwonenden. Indiener verzoekt een definitieve tekening waarop de muur staat en de parkeergarage en de bijbehorende afstand tot de bovenkant van de muur.	Voor de hoogte van de parkeergarage zie hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onder 3.1 'Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4'.
	4.4	Indiener ziet graag meer duidelijkheid over de positie van de ventilatie schacht, deze staat op geen enkele tekening maar produceert blijkbaar het meeste lawaai.	Voor de ventilatieschacht gelden geluidsnormen. Bij het plaatsen van de ventilatieschacht zal hieraan getoetst moet worden. Dat betekent dat ongeacht waar de ventilatieschacht geplaatst wordt aan deze normen voldaan moet worden en dus geen geluidsoverlast mag ontstaan. Op basis van de indicatieve berekening (exacte plek/systeem is nu nog niet bekend) gaat de ventilatieschacht overschrijdingen veroorzaken op de westgevel van de nieuw te bouwen woningen in blok 4 en achtergevel van het nieuw te bouwen noordelijke appartementenblok aan de Wilhelminastraat. Het gaat dus niet om de bestaande woningen. Zodra de definitieve locatie en het exacte type van de ventilatieschacht bekend is dan kan een definitieve doorrekening plaatsvinden. De geluidbelasting op de nieuwe woningen moet dan aanvaardbaar zijn. In het akoestisch rapport worden daarvoor mogelijke maatregelen genoemd, bijv. een geluiddemper i.c.m. bijv. plaatsen geluidsschermen.
	4.5	Indiener maakt uit de stukken op dat er met geluidswerende maatregelen wordt gewerkt t.a.v. de te bouwen huizen. Hoe zit dat dan bij de omwonenden (bestaande bouw), neemt de	Zie over geluid op de bestaande woningen 'Reactie 3 op hoofdlijnen onder 3.6 geluid'.

		projectontwikkelaar daar ook verantwoordelijkheid voor, wordt er isolatie aangeboden, wie betaalt dat?	Er is geen sprake van een overschrijding van de geluidsnormen op de bestaande woningen. Hiervan is wel sprake bij de nieuw te bouwen huizen. Daarom geldt daar de verplichting om geluidswerende maatregelen te treffen en bij de bestaande woningen niet.
	4.6	De bouwhoogte van de 8 sociale huurwoningen bovenaan de Wilhelminastraat wordt nadrukkelijk hoger dan de naastgelegen woning. De projectontwikkelaar minimaliseert op de tekeningen het effect en de zichtlijnen, daarmee wordt de gemeenteraad bewust verkeerd geïnformeerd. De koepel verdwijnt uit het zicht vanaf de Wilhelminastraat, dit is voor de indiener niet acceptabel. Daarnaast wordt er ook van de bouwlijn afgeweken; de Wilhelminastraat loopt sterk af, huizen lopen ervan hoog naar laag zodat er een mooie parallelle aflopende bouwlijn ontstaat het huis op de bovenste hoek van de straat staat het hoogst (Zuidelijke Parallelweg 222) het huis daaronder een trede lager (Wilhelminastaart 12) en dan komen ineens die appartementen, hoger dan voorliggende huizen, en niet aflopend. Indiener verzoekt om het aantal appartementen terug te brengen van 8 naar 5 door de bovenste laag er af te halen. Zodat het hele complex kleiner wordt, het zicht op de koepel blijft bestaan en meer in lijn van het straatbeeld (aflopende lijn) wordt gebouwd.	In de loop der jaren is op delen aan de Wilhelminastraat op verschillende plekken de bebouwing verandert, waarbij dit vooral heeft plaats gevonden tussen de Alexanderstraat en de Zuidelijke Parallelweg. Dit geldt zowel aan de zijde van de Koepelgevangenis als de oostzijde van de Wilhelminastraat. Dit heeft zich vertaald in een divers beeld van massa (2 bouwlagen met kap tot 5 bouwlagen), kapvorm en materiaalgebruik. Ook bij de Koepelgevangenis hebben in de loop der jaren diverse transformaties plaatsgevonden. Zowel binnen als buiten de gevangenismuur. Zo zijn in het verleden de directeurswoningen gesloopt en in de loop der tijd de huidige ingang naar het binnenterrein gerealiseerd. Met dit plan wordt de volgende tijdlaag aan Wilhelminastraat toegevoegd zoals er in het verleden ook nieuwe toevoegingen en veranderingen zijn gedaan. Dit heeft zich vertaald in de twee appartementengebouwen “De Wachters”, in 3 bouwlagen met een plat dak. De wachters zijn bewust iets teruggelegd ten opzichte van de voorgevel van de hoofdentree van de gevangenis, zodat de hoofdentree goed zichtbaar blijft. Ook blijft de koepel met “De Wachters” in 3 bouwlagen nog steeds goed zichtbaar. De hoogte van de Wachters pas binnen de hoogtes van de aanwezige bebouwing
	4.7	Menig buurtbewoner heeft de afgelopen periode aan zijn\haar huis wat willen veranderen. Omwonenden is voorgehouden dat het woningen zijn van de Delftse school en dat betekent nadrukkelijk dat er een zadeldak op hoort, een voorwaardelijk argument van de welstandcommissie. Nu wordt van deze lijn afgeweken en komen er appartementen met een plat dak. Indiener geeft aan dat hier sprake is van rechtsongelijkheid. Indiener verzoekt dat in lijn met de eisen van de welstandcommissie, een zadeldak op de woningen wordt geplaatst.	Een omgevingsvergunning voor bouwen wordt getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota. Een uitgangspunt bij dit soort kleinschalige ontwikkelingen is dat er sprake is van een aansluiting met het straatbeeld. Voor de herontwikkeling van de koepelgevangenis is een beeldkwaliteitsplan opgesteld dat als toetsingskader geldt voor de Commissie Ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Arnhem. Er is daarom geen sprake van een gelijk geval en rechtsongelijkheid.

	4.8	De omliggende buurt voorziet ernstige parkeerproblematiek, niet alleen bij evenementen maar ook in de dagelijkse gang van zaken. Zo komen er te weinig parkeerplaatsen, wordt er uitgegaan van een te lage bezettingsgraad, wordt uit gegaan van de verkeerde mobiliteits-bewegingen en wordt uitgegaan van het verkeerde aantal huidige beschikbare parkeerplaatsen.	Zie voor de reactie op het aantal parkeerplaatsen 'Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen' onder 3.2 Parkeeronderzoek. Het is voor ons niet duidelijk waarom volgens indiener van de zienswijze wordt uitgegaan van de verkeerde mobiliteitsbewegingen. Zie 'Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen' onder 3.3 Toename van verkeer voor onze reactie ten aanzien van verkeer.
	4.9	Bij de bestaande bezetting van parkeerplaatsen wordt overduidelijk vergeten dat op het terrein waar de 8 sociale huurappartementen bovenaan de Wilhelminastraat zullen worden gebouwd nu parkeerplaatsen zijn, daar staat dagelijks 20-25 auto's. Deze parkeerplaatsen, die elke dag vol staan liggen nu op het Koepelterrein (en worden daarom dus niet mee geteld als openbare parkeerplaats), als daar 5 of 8 appartementen worden gebouwd gebeuren er twee zaken: er komen 12 auto's bij (8 appartementen keer 1,5 auto) en daarnaast verdwijnen er 25 parkeerplaatsen, kortom alleen daardoor al stijgt de parkeer druk met een extra tekort van 37 plekken netto. Dit is niet meegerekend. Er dienen volgens indiener meer parkeerplaatsen te worden gerealiseerd op het terrein (hetgeen minder of andere woningen betekent).	Bij de berekening van de parkeerdruk is rekening gehouden met het opheffen van twee parkeerterreintjes naast het poortgebouw (vanwege het bebouwen met appartementen). De waargenomen parkeerdruk op beide parkeerterreintjes varieert van 13% tot 31%[1] bij (16+7=) beschikbare 23 parkeerplaatsen. Voor de 16 nieuwe appartementen geldt een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per appartement (inclusief 0,3 als aandeel voor bezoekersparkeren). Dat zou leiden tot een toename van 11 geparkeerde auto's van de nieuwe bewoners van de appartementen en 5 geparkeerde auto's van eventuele bezoekers (het bezoekersaandeel 0,3). . Bij de realisatie van de 34 rijwoningen binnen de gevangenismuren worden 52 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er komen dus meer parkeerplaatsen bij dan het aantal woningen en appartementen. [1] Hierbij is de bezetting gecorrigeerd; aanhangers en een caravan zijn tijdelijke geparkeerde voertuigen.
	4.10	Voor de parkeergarage op het koepelterrein geldt betaald parkeren, dat betekent per definitie dat er door bezoekers dus bij voorkeur in de wijk geparkeerd wordt, de parkeerdruk zal onaanvaardbaar toenemen bij het afnemen van het aantal beschikbare plekken. Indiener verzoekt om de eigenaar van de parkeergarage juridisch te verplichten tot in eeuwigheid geen parkeertarief te hanteren voor in de garage.	Zie voor betaald parkeren in de parkeergarage 'hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.5'. De eigenaar kan niet worden verplicht om tot in de eeuwigheid geen parkeertarief te berekenen voor het gebruik van de parkeergarage.
	4.11	Indiener verzoekt de eigenaar van de parkeergarage te verplichten om buurtbewoners financieel te compenseren op het moment dat t.g.v. het afwentelen van zijn parkeerproblematiek op de buurt, er parkeervergunningen in de wijk worden ingevoerd.	Zie hoofdstuk 3 'Reactie op hoofdlijnen' onderdeel 3.4 over parkeerregulering. Bij de herontwikkeling wordt extra parkeergelegenheid toegevoegd, zowel bij nieuwe woningen als in een parkeergarage voor de voorzieningen in de Koepel. Als door uitwijkgedrag van bezoekers van de Koepel alle openbare parkeerplaatsen bezet zijn, dan kunnen bewoners van de Alexanderstraat, west

			van Wilhelminastraat en van de Wilhelminastraat, noord van de Alexanderstraat kosteloos parkeren in de parkeergarage naast de Koepel.
#5	5.1	Indiener geeft aan dat het woonprogramma te weinig parkeerplaatsen (52 parkeerplaatsen voor 50 woningen) biedt en zal zorgen voor een structurele flinke extra parkeerbelasting in met name de Wilhelminastraat.	Zie voor de reactie op het aantal parkeerplaatsen ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.2 Parkeeronderzoek.
	5.2	Indiener wijst ook op de toenemende parkeerdruk vanuit de functieverandering van de Koepel. De geplande parkeergarage met 126 plaatsen zal niet toereikend zijn voor een hotel met 137 kamers, vergaderruimtes, escaperoom, etc. Als deze mensen moeten betalen voor de parkeergarage gaan ze uitwijken naar het gratis parkeren in de wijk waar de parkeerdruk al groot is.	Zie voor de reactie op het aantal parkeerplaatsen ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.2 Parkeeronderzoek. Zie voor het gebruik maken van de parkeergarage ‘Hoofdstuk 3 Reactie op Hoofdlijnen’ onder 3.5 Parkeren in de parkeergarage.
	5.3	Ook de toename van het verkeer t.o.v. nu zal enorm zijn volgens indiener. Dit geeft een negatieve weerslag op de wijk en wijkontsluiting, en tast de leefbaarheid en rustig woongenot aan.	Zie voor het gebruik maken van de parkeergarage ‘Hoofdstuk 3 Reactie op Hoofdlijnen’ onder 3.3 Toename van verkeer’.
	5.4	Indiener bestrijdt dat de parkeerdruk in de wijk laag is en dat er genoeg ruimte over is. Alles staat helemaal vol in de avond. Alleen in het meest noordelijke stukje van de Wilhelminastraat is ’s avonds nog plek omdat daar weinig woningbouw is. Alleen dat stukje is onderzocht toen de parkeerdruk is gemeten in 2023. Indiener gaat er niet van uit dat nieuwe bewoners en gebruikers van De Koepel alleen daar gaan parkeren.	Zie voor de reactie op het aantal parkeerplaatsen ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.2 Parkeeronderzoek.
	5.5	Om het parkeren beheersbaar te houden is volgens indiener het invoeren van parkeren met vergunning een ‘oplossing’. Indiener is hier niet blij mee omdat de indiener gebruik maakt van 6 verschillende (deel)auto’s en vergunninghoudersparkeren op kenteken gaat. Indiener verzoekt om indien dit wordt ingevoerd alleen parkeren voor vergunninghouders in te voeren.	Zie voor de reactie op het aantal parkeerplaatsen ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.4 Parkeerregulering.
#6	6.1	Een bouwhoogte van de parkeergarage van 13,5 meter vindt de indiener niet acceptabel: vanuit het huis van de indiener en slaapkamers worden het huidige zicht op de Koepel en het	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’.

		overige uitzicht richting Zuidoost totaal weggenomen door de parkeergarage. In geval van een overdekte garage moet de bovenrand dak of eventueel de bovenrand zonnepanelen beneden het laagste deel van de muur aan de Noordzijde blijven. Bij een open bovenste dek moet in het Bestemmingsplan vastgelegd worden dat het rijdek minimaal 2,5 meter onder de genoemde muurhoogte moet blijven. Voor het zicht op de Koepel en de muur vanaf de Wilhelminastraat heeft het de voorkeur dat de bouwhoogte van de garage ook aan de Oostkant beneden de muurhoogte blijft. Het trapsgewijze verval van de muur kan gevolgd worden.	
	6.2	Aangegeven is dat de parkeergarage extra piekbelasting qua geluid gaat opleveren op het nieuwe appartementenblok in de Noord-oosthoek. Belangrijke bronnen zijn het ventilatiekanaal en piekgeluiden bij het parkeren en wegrijden van het bovenste dek. Indiener geeft aan dat het dan niet meer dan waarschijnlijk is dat de geluidsbelasting van de bestaande woningen aan de Noordzijde van de parkeergarage ook zullen toenemen. Niet alleen de nieuwe bronnen op de parkeergarage geven geluid maar ook de weerkaatsing van dat geluid op de nieuwe woonblokken en de bestaande Koepel zullen leiden tot een extra geluidsbelasting op de bestaande woningen aan de Zuidelijke Parallelweg.	Zie voor de beantwoording ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.6 Geluid’.
	6.3	Indiener vindt de in de Toelichting genoemde maatregel het gebruik van de parkeergarage zodanig te sturen dat het bovenste dek vooral overdag gebruikt wordt is een lachertje. Welke meetbare grenzen worden gesteld aan het gebruik van het bovenste parkeerdek ‘s avonds en ‘s nachts? Wie gaat dat handhaven? Deze maatregel is niet effectief en dient zonder meer geschrapt te worden en vervangen door een andere maatregel die wel effectief is	Zie ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.6 Geluid’. Aangegeven is dat er maatregelen getroffen dienen te worden zodat er sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau op de gevels van de woningen. Het sluiten van een parkeerdek is een mogelijke maatregel die effectief is en toegepast kan worden.
	6.4	Het appartementenblok aan de noordoostzijde steekt ver uit boven de muur van de gevangenis en boven de bestaande bebouwing. De omvang is wanstaltig en tast het zicht en karakter van de Koepel en de muur aan. Het zicht vanuit de woning op de Koepel en de Rijn in het zuidoosten wordt compleet weggenomen. De privacy in de tuin wordt geschaad,	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’. In de loop der jaren is op delen aan de Wilhelminastraat op verschillende plekken de bebouwing verandert, waarbij dit vooral heeft plaats gevonden tussen de Alexanderstraat en de Zuidelijke Parallelweg. Dit geldt zowel aan de zijde van de Koepelgevangenis als de oostzijde van de Wilhelminastraat. Dit heeft zich vertaald

		zeker alsnog galerijen of balkons aan de noord- of westzijde komen. Voor inpassing in de bestaande bebouwing en met respect voor de Koepel met muur dient de hoogte van dit nieuwe woonblok aan te sluiten bij de hoogte van de bestaande bebouwing. De goothoogte van de Wilhelminastraat 12 zou uitgangspunt voor het hoogste punt van het nieuwe woonblok moeten zijn.	in een divers beeld van massa (2 bouwlagen met kap tot 5 bouwlagen), kapvorm en materiaalgebruik. Ook bij de Koepelgevangenis hebben in de loop der jaren diverse transformaties plaatsgevonden. Zowel binnen als buiten de gevangenismuur. Zo zijn in het verleden de directeurswoningen gesloopt en in de der loop der tijd de huidige ingang naar het binnenterrein gerealiseerd. Met dit plan wordt de volgende tijdlaag aan Wilhelminastraat toegevoegd. Dit heeft zich vertaald in de twee appartementengebouwen “De Wachters”, in 3 bouwlagen met een plat dak. De wachters zijn bewust iets teruggelegd ten opzichte van de voorgevel van de hoofdentree van de gevangenis, zodat de hoofdentree goed zichtbaar blijft. Ook blijft de Koepel met de komst van “De Wachters” in 3 bouwlagen nog steeds goed zichtbaar. De hoogte van de bebouwing past in het straatbeeld van de Wilhelminastraat. De verblijfsruimten van de appartementen zijn georiënteerd op de Wilhelminastraat en hebben geen onevenredige impact op de beleving of gebruik van de tuinen in de omgeving.
	6.5	De Zuidelijke Parallelweg is een echte woonstraat met zo goed als geen verkeer. De inrichting moet dusdanig worden dat de veiligheid en de extra verkeers- en geluidsoverlast binnen de perken blijven.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.3 Toename van verkeer’.
#7	7.1	Indiener vindt het bestemmingsplan onduidelijk over de bouwhoogte van de beoogde parkeergarage. Mocht deze 13,5 meter hoog worden (zo hoog als de witte rand van de koepel, en meters boven de muur) is dat voor indiener onacceptabel. Dit zou uitzicht op een hoge betonnen muur betekenen en niet meer op de monumentale Koepelgevangenis.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’.
	7.2	Indiener verwacht geluidsoverlast van de parkeergarage vanwege dichtslaande deuren, startende en wegrijdende auto’s, bezoekers die afscheid nemen van elkaar, weerkaatsend geluid en het geluid van het ventilatiesysteem van de liftschacht. Nu zal voor de nieuwbouwwoningen extra isolerende maatregelen genomen worden, maar hoe zit dat met de bestaande woningen aan de Zuidelijke Parallelweg? En het geluidsoverlast in de tuin.	Zie over geluid op bestaande woningen ‘Hoofdstuk 3 Reactie op Hoofdlijnen onder 3.6’.
	7.3	Wordt er voor gezorgd dat de schadelijke uitlaatgassen van auto’s die gebruik maken van de parkeergarage niet de kant van de indiener en buren opkomen? Waarom wordt hier geen milieueffectrapport opgesteld?	Er is een aanmeldnotitie opgesteld, een MER is niet nodig gelet op beperkte omvang. Zie ook toelichting in hoofdstuk 1 van aanmeldnotitie (bijlage 18). Bij grootschalige ontwikkeling (bijv. 2.000 woningen of meer of 200.000 m2 bvo of meer is een MER nodig). Gelet op de omvang, maar ook de concrete

			omstandigheden van de omgeving (reeds bebouwd en verstedelijkt gebied) zijn er geen aanzienlijke milieueffecten en is een MER niet noodzakelijk.
	7.4	Indiener wil graag weten of er wel of geen dak op de parkeergarage komt en wat dit betekent voor wat betreft de hoogte van de parkeergarage en voor het geluidsoverlast en de uitlaatgassen.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een dak te realiseren op de parkeergarage bijvoorbeeld voor het plaatsen van zonnepanelen. Er wordt een open parkeergarage ontworpen met natuurlijke ventilatie. Zie over geluid op bestaande woningen ‘Hoofdstuk 3 Reactie op Hoofdlijnen onder 3.6’. En over uitlaatgassen zie antwoord 7.3.
	7.5	Indiener verwacht dat doordat het parkeren in de garage betaald zal zijn, veel bezoekers zullen parkeren in de wijk rondom waar het gratis is. Nu vraagt de indiener zich af of tijdens evenementen ook bewoners van de Zuidelijke Parallelweg (gratis) gebruik kunnen maken van de parkeergarage, zoals dat wel voor bewoners van de Alexanderstraat en de Wilhelminastraat is aangegeven.	Het medegebruik van de parkeergarage is eerst gericht op bewoners van de Alexanderstraat, west van Wilhelminastraat en bewoners van de Wilhelminastraat noord van de Alexanderstraat. Dit zijn de wegdelen waar nu de parkeerdruk laag is. Als daardoor juist hier bezoekers aan de Koepel gaan parkeren, dan worden de bewoners in de gelegenheid gesteld kosteloos gebruik te maken van de parkeergarage de Koepel. Na een jaar wordt geëvalueerd. Als de ervaringen anders zijn dan hiervoor beschreven, dan kan het medegebruik van de parkeergarage mogelijk worden verruimd. Wat betreft de verwachting van parkeren in de woonwijk door bezoekers van De Koepel: Er is sprake van een laag parkeertarief voor de Koepelgarage, bedoeld voor dekking van de beheer- en onderhoudskosten. Daarom is het betalen voor parkeren voor de meeste bezoekers geen onoverkomelijk bezwaar. Dit is ook in het belang van de eigenaar van de parkeergarage; het zal bijdragen aan een goede bezetting wat noodzakelijk is voor een rendabele exploitatie.
	7.6	De hoogte van het nieuwe appartementengebouw aan de Oostkant aan de Wilhelminastraat zal dusdanig hoog zijn dat het uitzicht belemmert wordt. Bovendien zal het eerdergenoemde geluidsoverlast worden versterkt door weerkaatsing tegen het hoge gebouw.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’. De leef- en buitenruimtes van de appartementen in “De Wachters” zijn zo georiënteerd dat dit ervoor zorgt dat er geen onevenredig impact is op de privacy en beleving vanuit de omliggende bebouwing of tuinen Zie verder over het aspect geluid hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.5 Geluid’.
	7.7	Initiatiefnemer verwacht dat de Zuidelijke Parallelweg veel drukker zal worden met langsrijdend verkeer. Snelheidsbeperkende maatregelen, zoals een drempel, zouden wenselijk zijn.	Zie over de verkeersaantrekkende werking van de herontwikkeling van de koepelgevangenis hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.3 Toename van verkeer.

#8	8.1	Het is voor de indiener niet duidelijk hoever de nieuwe huizen aan de noordzijde boven de muur uit zullen steken. Indiener geeft aan dat in de toekomst kan er mogelijk een situatie ontstaan waarbij de bewoners van de nieuwe woningen direct de woonruimten van de indiener kunnen inkijken.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’.
	8.2	Indiener geeft aan dat gelet op de intensiteit van het gebruik van eigen vervoer in het privé leven van de gemiddelde Nederlander te verwachten valt dat bij evenementen relatief veel mensen met eigen auto zullen komen. Het gevolg is dat er naar verwachting zeker ook door een behoorlijk aantal bezoekers in de wijk (buiten de muur) zal worden geparkeerd. Dit zal worden versterkt door de beoogde garage betaald parkeren te maken.	Zie voor parkeren en de beoogde parkeergarage hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.2 Parkeeronderzoek en 3.4 Parkeerregulering’. Voor bijeenkomsten met meer dan 249 bezoekers wordt uitgegaan van parkeren op afstand. Dit is opgenomen als verplichting in het bestemmingsplan.
	8.3	Bij evenementen met bezoekers aantallen van meerdere honderden zal het geluid dat binnen de muren van het complex door deze bezoekers wordt “geproduceerd” zeker voor overlast zorgen. In een kort tijdsbestek zullen veel mensen arriveren of vertrekken. De geluiden zullen door de muren worden weerkaatst waardoor de overlast nog groter wordt.	Zie voor geluid ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.6 Geluid.
#9	9.1	Indiener geeft aan dat men betreft de hoogte niet boven de omringde muren gebouwd mag worden volgens de wet om inbreuk in de privésfeer te voorkomen.	Zie voor de beantwoording hoofdstuk 3 ‘Reactie op hoofdlijnen’ onder 3.1 ‘Hoogte van de parkeergarage en de woningen in blok 4’.
	9.2	Indiener geeft aan dat het geluidsoverlast tijdens de verbouwing geen storende factor mag zijn.	Er gelden regels voor het beperken van sloop- en bouwlawaai. Deze regels bevatten maximale geluidniveaus en tijden waarop werkzaamheden plaats mogen vinden. Hieraan moet worden voldaan.
	9.3	Wanneer de verbouwing gaat plaatsvinden vraagt de indiener dan ook uit respect dat alle voertuigen van welke orde dan ook binnen het gebouw geparkeerd worden.	Parkeren binnen het gebouw is niet mogelijk, tijdens de bouw zal wel zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van parkeermogelijkheden op eigen terrein binnen de muren om de overlast zoveel mogelijk te beperken.
#10	10.1	In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan staat: “Voor hotelgasten is het gangbaar vooraf een parkeerplek te reserveren/boeken tegen een dagkaarttarief. Het uurtarief voor bezoekers vergadering/bijeenkomst is laag. Bij deze	Zie over het onderdeel betaald gebruik maken van de parkeergarage ‘Hoofdstuk 3 Reactie op hoofdlijnen onder 3.5 Parkeren in de parkeergarage’ In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen over het parkeren bij evenementbezoekers, wij noemen dit bijeenkomsten, om te voorkomen dat mensen in de buurt gaan parkeren.

		tariefstelling is de inschatting (‘expert judgement’) dat mogelijk tot circa 10% van de bezoekers om niet te hoeven betalen uitwijkt naar omliggende gratis parkeergelegenheid.” Indiener vindt de inschatting van 10% niet realistisch en geeft aan dat hotelgasten en evenementbezoekers frequenter gebruik zullen maken van parkeergelegenheid in de wijk. Op werkdagen ziet indiener nu al dat de parkeerplaatsen veel gebruikt worden door de jongvolwassenen die onderwijs genieten aan Rijn IJssel locatie Alexanderstraat. Daardoor zijn er nu op werkdagen al minder beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners, wat met de voorgenomen betaalde parkeergelegenheid alleen maar hoger zal worden ten koste van de buurt.	