

Overvecht

Omgevingsvisie 2040



Aanvulling plan MER



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

In opdracht van

Projectmanagers, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

www.utrecht.nl

Rapportage

Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Leeswijzer	5
2. De Omgevingsvisie het speelveld en het MER	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht	6
2.3 Het Speelveld	6
3. Planuitwerking en programma's	24
3.1 Inleiding	24
4. Aanvullende Milieu-informatie	27
4.1 Natuur	27
4.2 Cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit	36
4.3 Waterhuishouding	39
4.4 Verkeer	44
4.5 Geluid	46
4.6 Luchtkwaliteit	63
4.7 Stikstofdepositie	64
4.8 Gezondheid	65
4.9 Circulariteit	66
4.10 Eindtabel milieueffecten op basis van aanvullende milieu-informatie	67
4.11 Reflectie op Omgevingsvisie	72
5. Monitoring en vervolgproces	75
5.1 Inleiding	75
5.2 Monitoring en indicatoren	75

1. Aanleiding

1.1 Inleiding

Voor de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht. Een planMER voor de omgevingsvisie is wettelijk verplicht en heeft als doel om te zorgen dat de gemeenteraad het milieubelang kan meewegen in haar besluit over de omgevingsvisie. Het planMER heeft gelijktijdig met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegen. In deze periode is ook het planMER getoetst door de onafhankelijke Commissie mer. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) vindt dat bij de toetsing van het MER nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is volgens de Commissie mer essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de omgevingsvisie voor Overvecht. Het gaat om de volgende punten:

1. Het MER is geen spiegel voor de omgevingsvisie;

De Commissie mer vindt het onvoldoende transparant hoe de wisselwerking tussen het MER en de omgevingsvisie is en vindt daardoor de gemaakte keuzes onvoldoende transparant. De Commissie beveelt daarom aan om in een aanvulling op het MER te beschrijven hoe de ambities van dit project en de gemeente Utrecht zijn gewogen en tot welke keuzes dit leidt of heeft geleid en om aan te geven hoe beide alternatieven en het voorkeursalternatief tot stand zijn gekomen en hoe milieu-informatie daarbij een rol heeft gespeeld.

2. De 'hoeken van het speelveld' zijn onvoldoende verkend;

De Commissie is van mening dat niet alle hoeken van het speelveld zijn verkend bij de uitwerking van de alternatieven. De Commissie ziet daarom meerwaarde in het uitwerken van het MER met enkele aanvullende alternatieven, rond onder andere thema's als sociale aspecten, groen/blauw of de fysieke bouwopgave, energie en circulariteit.

3. Beschrijving referentiesituatie en milieueffecten voor een aantal thema's is onvoldoende en onvolledig;

De Commissie mist informatie die relevant is voor de manier waarop het gebied ontwikkeld zal worden en adviseert om het MER aan te vullen met extra beschrijving van de referentiesituatie, milieueffecten en randvoorwaarden en uitgangspunten. Maak het met deze extra informatie mogelijk om een duidelijk kader of programma van eisen voor vervolgbesluit uit te werken.

4. Borging van het milieubelang in het vervolgproces is niet duidelijk;

Om te zorgen dat in het verdere proces milieu-informatie een volwaardige rol kan blijven spelen, adviseert de Commissie het MER aan te vullen met een monitoringssystematiek en programma. Daarbij adviseert de Commissie om een milieuboekhouding voor het gebied op te zetten en te beschrijven hoe de gemeente de regie over het proces neemt en organiseert.

Het volledige advies van de Commissie mer is hier te vinden: [Adviezen - Commissiemer.nl](https://adviezen-commissiemer.nl)
De Commissie mer adviseert de ontbrekende informatie in een aanvulling op het planMER op te nemen, en dan pas te besluiten over de omgevingsvisie. Voorliggend rapport is deze aanvulling op het planMER.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is beschreven welke keuzes waarom in welke fase van het ontwerpproces zijn gemaakt en beschrijft de 'hoeken van het speelveld' aan de hand van afwegingen die zijn gemaakt bij de totstandkoming van de omgevingsvisie en het planMER. In hoofdstuk 3 worden de thema's beschreven die niet in de omgevingsvisie of het MER verder worden uitgewerkt, maar terugkomen in de nog volgende planuitwerking van de omgevingsvisie of in programma's. Hierna wordt in hoofdstuk 4 de aan te vullen milieu-informatie gegeven. In hoofdstuk 5 komt de monitoring en borging van milieubelang in het vervolgproces aan bod.

2. De Omgevingsvisie het speelveld en het MER

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is toegelicht hoe de keuzes in de Omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het MER daarbij hebben gespeeld. Inzicht is gegeven in de doelstellingen, het speelveld en het proces op hoofdlijnen. Per fase is uitgelegd wat we hebben gedaan en welke conclusies er zijn getrokken.

2.2 Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft de uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht vastgesteld als basis voor de Omgevingsvisie. Deze uitgangspuntennotitie is ook de basis geweest voor het doelbereik van het MER waarbij:

- a. de stadsprofielen (groene stad, verbonden stad, compacte stad, inclusieve stad, toekomstbestendige stad en vertraagde stad) en de Utrechtse Barcode uit de RSU 2040 de basis zijn;
- b. op basis van bestaand beleid per stadsprofiel de belangrijkste inhoudelijke uitgangspunten voor Overvecht in samenhang en overzichtelijk zijn weergegeven.

2.3 Het speelveld

Alternatieven

Bij het ontwikkelen van de alternatieven zijn de opgaven waarvan de grootste ruimtelijke impact en milieueffecten worden verwacht als uitgangspunt genomen: de woningbouw-opgave en de mobiliteitstransitie (punt a en b uit het tweede beslispunt van het raadsbesluit Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht¹ en 2). Dit zijn de meest structurerende ruimtelijke ingrepen waar de Omgevingsvisie Overvecht richting in gaat geven en keuzes in gaat maken. Daarnaast geeft de raad aan het college de opdracht om bij het uitwerken van de omgevingsvisie ook specifiek in te gaan op het versterken van de structuur en kwaliteit van het groen en de openbare ruimte in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur (punt c3) en de manier waarop toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht (punt d4).

Omdat ook in de Uitgangspuntennotitie thema's als groen en openbare ruimte in relatie staan tot de verdichting en de mobiliteitsstructuur is er voor gekozen om deze te optimaliseren binnen de alternatieven op het gebied van verdichting en mobiliteit. Ook zijn er meer keuzes gemaakt dan in het MER aan de orde komen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de uitwerking van de spelregels per gebiedstype, de spelregels die betrekking hebben op hoogbouw, concrete ligging van HOV in Park de Watertoren, keuzes op buurtniveau waar kansrijke plekken zijn waar we als eerste starten met

de planvorming, de principeprofielen per type straat. Deze keuzes zijn niet nader in het MER onderzocht, omdat ze niet leiden tot wezenlijk andere milieueffecten dan nu in het MER zijn beschreven.

Commissie mer

De Commissie mer beveelt in haar toetsingsadvies aan om extra alternatieven te onderzoeken op thema's die juist niet gaan over verdichting en mobiliteitsoplossingen.

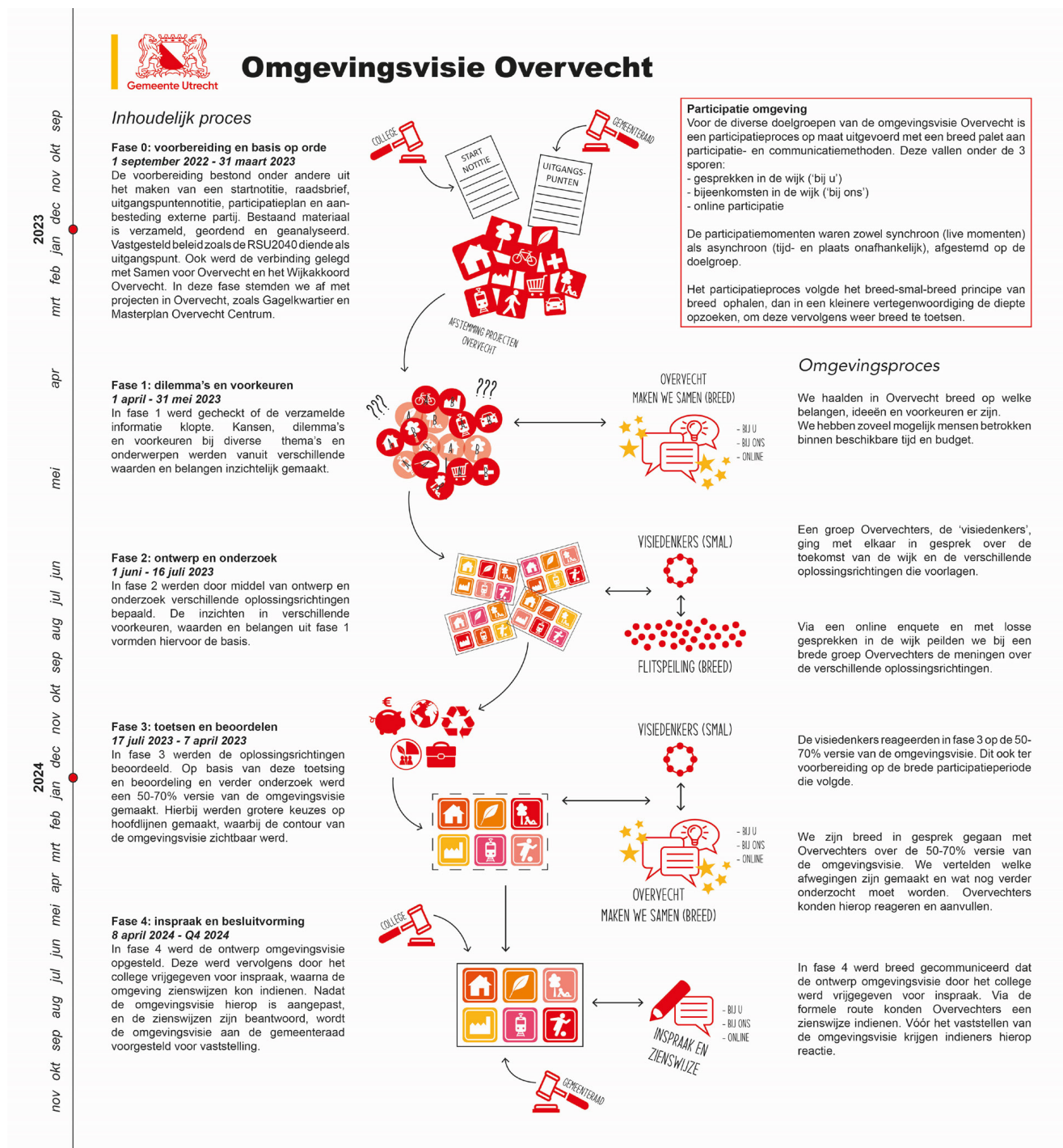
De Commissie geeft in haar verduidelijkende antwoorden aan dat het gaat om een voor een deel theoretische exercitie waarin de vrijheid wordt genomen om extreme uitkomsten binnen een te nemen besluit (plan) te verkennen. Het doel hiervan is om tot op dat moment onbekende informatie te verzamelen die gebruikt kan worden om het besluit te optimaliseren.

In deze fase van het proces is er echter voor gekozen om geen extra alternatieven te onderzoeken om de volgende redenen:

- Er is al een uitgebreid proces doorlopen met bewoners en andere stakeholders waarbij in de participatie ruimte was voor het aandragen van ideeën en oplossingsrichtingen. Vanwege het zorgvuldig doorlopen proces, waarbij verschillende oplossingsrichtingen zijn verkend, verwachten wij niet dat het onderzoeken van andere alternatieven zal leiden tot nieuwe, betere oplossingsrichtingen die ook aansluiten bij de uitgangspuntennotitie.
- De Commissie vraagt niet om extra alternatieven op het gebied van verdichting en mobiliteit, de meest impactvolle thema's als het gaat om milieueffecten. Om deze reden verwachten wij dat er geen sprake is van redelijkerwijs te beschouwen alternatieven die leiden tot significant andere milieueffecten.
- Voor verschillende thema's die de Commissie noemt worden juist in andere (beleids) trajecten keuzes gemaakt, bijvoorbeeld energie (Beleidsnota Duurzame Opwek, Warmteprogramma) en sociaal (wijkaanpak Samen voor Overvecht).

2.3.1 Proces op hoofdlijnen

Het proces van het tot stand komen van de Omgevingsvisie was iteratief waarbij er 5 participatiestappen en ontwerpstappen (fases 0 t/m 4) zijn doorlopen. In onderstaande afbeelding is het proces op hoofdlijnen weergegeven, waarna de fases beschreven worden. Fase 0 voorbereiding is hierbij buiten beschouwing gelaten.



2.3.2 Omschrijving per fase

Fase 1 Dilemma's en voorkeuren

Bij de start van fase 1 hebben we Overvechters gesproken over de doelstellingen en opgaves voor de wijk vanuit stedelijk beleid, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Bewoners zijn allerlei vragen voorgelegd over verschillende thema's (zie voorbeeld op de volgende pagina). Uit deze eerste participatieronde zijn vier belangrijke dilemma's naar voren gekomen:

Bereikbaarheid auto versus (verkeers)veiligheid en ruimtelijke kwaliteit

Sommige bewoners geven aan dat de ruimte voor de auto een kwaliteit is van de wijk. Veel bewoners waarderen de goede bereikbaarheid van de wijk en de parkeerruimte voor auto's. Anderzijds zijn er grote zorgen om de verkeersveiligheid. Het versmallen van wegen en opheffen van parkeerplekken kan bijdragen aan deze verkeersveiligheid en biedt ruimte voor bijvoorbeeld groen en bredere fietspaden, wat velen ook belangrijk vinden.

Bouwen versus groen

Velen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste van groen en bomen mag gaan. Anderen vinden dat er best gebouwd mag worden op plekken waar het groen van lage kwaliteit is of waar oude of minder fraaie bomen staan. Sommigen geven aan niet in de kleine groene plekken dichtbij huis te bouwen, omdat deze de wijk juist leefbaar maken.

Nieuwe bebouwing vooral in hoogbouw versus vooral in laagbouw

Door nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken vooral in hoogbouw te plaatsen, wordt ruimte bespaard. Daarentegen is hoogbouw vaak anoniem en burens ontmoeten elkaar gemiddeld minder vaak. Anderen vinden dat er vooral meer laagbouw bij moet komen. Laagbouw zorgt voor meer contact, ontmoeting, sociale cohesie en het gevoel van betrokkenheid/verantwoordelijkheid bij de buurt.

Behoud sociale cohesie versus sloop-nieuwbouw

Sommigen vinden dat nieuwbouw best op plekken mag door slechte woningen of gebouwen te slopen, zodat bijvoorbeeld zoveel mogelijk groen in de wijk behouden blijft. Anderen vinden dat sociale cohesie die er is in flats juist behouden moet worden en dat bij het toevoegen van bebouwing aandacht is voor de bestaande en toekomstige sociale cohesie. Nieuwe gebouwen moeten en kunnen een positieve invloed hebben op de sociale cohesie in de buurt. Er is daarbij nagedacht over menging en elkaar kunnen ontmoeten (in de gezamenlijke en openbare ruimte).

Groene en prettige buurten

Wat willen we doen?



Uitbreiding Noorderpark
ca. 22 hectare (zo groot als 32 voetbalvelden)



Natuurgebied Zuilen
ca. 25 hectare (zo groot als 36 voetbalvelden)



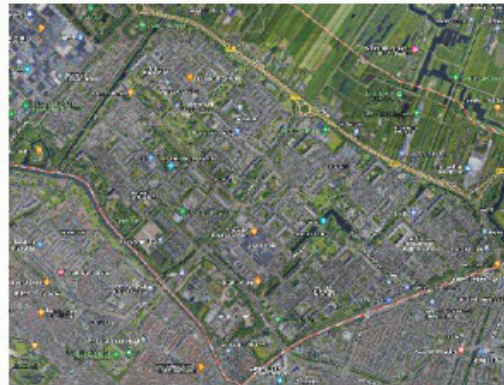
Opgaven voor groen-blauwe routes
10 hectare (zo groot als 14 voetbalvelden)



Nieuw buurt en wijkgroen
23 hectare (zo groot als 33 voetbalvelden)

We willen een aantrekkelijke, schone, groene, gezonde en veilige woonomgeving die uitnodigt om buiten te zijn en waar kinderen buiten kunnen spelen. Dit doen we door:

- bestaande knelpunten in de groenstructuur aan te pakken
- verbeteren van het groen en het water, zoals de groene zone langs de Vecht en de verbinding over de NRU
- zorgen voor grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten
- groen op loopafstand voor iedereen met groene wandelroutes naar gebieden rondom de wijk
- vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals op daken, straten en fiets- en wandelroutes.



Spelen in woonstraten



Groene plek met sport en speel



Groene binnenruimte



Onthouden binnen en buiten



Paden door het groen, Stationsgebied Den Haag



Groenstrook voor woningen



Bloemen en planten aan groenzone binnenwijk



Plezier in binnenruimte, Beter Oosten



Parkeren/stoppen worden groen



Water en afvalwater

Wat vind jij de belangrijkste functie van groen in Overvecht? Waarom?

A. Groen moet vooral gebruikt worden voor sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten.

B. Groen moet vooral rustig zijn. Goed voor dieren en klimaat (zoals verkoeling en opvang regenwater).

In wat voor groen moeten we vooral investeren? Waarom?

A. Vooral méér groen. Hoe meer hoe beter.

B. Vooral in de kwaliteit van groen, bijvoorbeeld met meer verschillende planten en bomen.

Waar moeten we vooral bouwen? Waarom?

A. Vooral in de bestaande buurten. We moeten zoveel mogelijk groene plekken in de wijk behouden.

B. Er mag best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.

Wat zie jij als jouw buurt? Teken of omschrijf op het kaartje.

Fase 2 Ontwerp en onderzoek: denk- en oplossingsrichtingen binnen het speelveld

Mede op basis van de opbrengst van fase 1 zijn denkrichtingen met elkaar vergeleken en zijn oplossingsrichtingen uitgewerkt.

Een verkenning van de thema's eigendomssituatie, lopende projecten, groenstructuur en sociale kwaliteit,, sociaal demografische gegevens en participatie hielpen om te bepalen welke kansen en beperkingen er waren bij de planning van nieuwe ontwikkelingen en was daarmee input voor de oplossingsrichtingen.

Eigendomssituatie:

Door in kaart te brengen welke gebieden buiten gemeentelijk eigendom vallen, kon bepaald worden wat de impact hiervan was op de omgevingsvisie. Omdat de meeste potentiële locaties voor verdichting niet in gemeentelijk eigendom zijn, werd besloten dat eigendoms-situatie geen bepalende factor zou zijn bij de verdere uitwerking van de visie.

Lopende ontwikkelingen:

Het afstemmen met andere projecten, zoals het Masterplan Centrum en het Amazone-kwartier, zorgde ervoor dat de omgevingsvisie in lijn werd gebracht met en een aanvulling bood op bestaande plannen.

Groen raamwerk:

Het groene raamwerk is leidend bij de uitwerking van de omgevingsvisie wat betekent dat dat het behoud en versterking van de groene ambities een randvoorwaarde was bij de uitwerking van de omgevingsvisie. De groenopgave is onderbouwd door het onderscheid tussen diverse groentypologieën weer te geven. Onderscheid is gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparkeren, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. Analyses, uitgangspunten en profielen zijn per park uitgewerkt. Per gebied is uitgelegd hoe en hoeveel groen toegevoegd zou kunnen worden.

Sociale kwaliteit en veiligheid:

Door inzicht te krijgen in plekken met sterke of zwakke sociale binding werd duidelijker welke plekken baat zouden hebben bij interventies of transformaties. Dit biedt kansen om de sociale kwaliteit en veiligheid in deze gebieden te verbeteren.

Sociaal demografische gegevens:

De leefbaarheidsscore en gezondheidscijfers zijn de laagste van heel Utrecht. Met de omgevingsvisie willen we daarom de ruimtelijke kwaliteit van Overvecht versterken en een bijdrage leveren aan de aanpak van de sociale uitdagingen. Deze data is daarnaast gebruikt door voor iedere buurt op te nemen wat de gewenste ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Op basis van wat opvalt in de huishoudensamenstelling is beschreven voor wie we in Overvecht willen bouwen.

Participatie:

De samenwerkingsprincipes en de participatieparagraaf zoals we die met de partners van het Wijkakkoord hebben afgesproken zijn uitgangspunt voor het participatieproces. We hebben de omgevingsvisie uitgewerkt op basis van de afspraken in het wijkakkoord. Door middel van een zo goed mogelijk beeld van wat Overvechters belangrijk vinden zijn er keuzes gemaakt. Het is duidelijk dat Overvecht een wijk is met veel verschillende meningen. Soms staan meningen lijnrecht tegenover elkaar. Niet aan alle wensen is tegemoetkomen omdat belangen verschillend zijn afgewogen. In het participatieverslag '101 Waarden van Overvecht' staat het resultaat van het participatieproces beschreven.

Alternatieven in het MER

in fase 2 zijn ook de alternatieven voor het MER bepaald.

Alternatief 1:

Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden. Dit alternatief vertoont de meeste overeenkomsten met de Omgevingsvisie Overvecht.

Alternatief 2:

In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief voornamelijk gebruik van de bestaande verkeersstructuur.

De alternatieven zijn ontwikkeld om recht te doen aan de uiteenlopende visies van Overvechters over mobiliteit en verdichting binnen de omgevingsvisie. Uit de participatiegesprekken blijkt dat Overvechters verdeeld zijn over waar je het beste in de wijk kunt bouwen. Ongeveer de helft geeft de voorkeur aan geconcentreerde hoogbouw op enkele plaatsen in de wijk, terwijl de andere helft liever lagere bebouwing verspreid over de wijk ziet. Alternatief 1 sluit aan bij de eerste voorkeur en speelt in op de wens voor een betere verkeersveiligheid. Alternatief 2 gaat uit van een lagere bebouwing verspreid over de wijk en behoudt grotendeels de bestaande verkeersstructuur. Daarbij is rekening gehouden met de opbrengst uit het participatieproces dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten maar er weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer. Beide alternatieven hebben behoud en versterken van het groene raamwerk als uitgangspunt.

De keuzes voor de alternatieven zijn gemaakt, omdat op dat moment inzicht nodig was in de effecten van de mobiliteitskeuzes, maar ook was de vraag vanuit het projectteam of er ook meer woningen en arbeidsplaatsen in Overvecht gerealiseerd kunnen worden dan de 5.000 en 3.000 uit de uitgangspunten. Deze vraag kwam voort uit de verwachting dat het niet altijd haalbaar is om de volledige geplande aantallen woningen op een specifieke locatie te realiseren zodat er flexibiliteit in de omgevingsvisie gewenst kan zijn. Daarnaast staat in de uitgangspuntennotitie (overgenomen uit de RSU) dat er tenminste 5.000 woningen dienen te worden gerealiseerd, wat ruimte laat voor een ambitieuzere invulling.

Opgemerkt wordt dat thema's als eigendomssituatie, lopende projecten, groenstructuur en sociale kwaliteit en sociaal demografische gegevens verkend zijn en denkrichtingen met elkaar zijn vergeleken. Dit is gedaan om vast te stellen welke kansen en beperkingen er waren bij het ontwikkelen van de omgevingsvisie. Deze bredere verkenning is teruggebracht naar de genoemde twee alternatieven.

Vergelijking keuzes uit de denkrichtingen per thema

In de participatie zijn thematische keuzes en oplossingsrichtingen besproken met Overvechters. Er is gefocust op thematische keuzes, zodat Overvechters voor alle afzonderlijke keuzes ten aanzien van groen, mobiliteit, etc. hun mening konden geven. Overvechters werd nog niet gevraagd om te kiezen voor een integraal scenario / denkrichting. Onderstaande voorbeelden betreffen de thema's die terug komen in het MER. In het participatieverslag is een volledig overzicht opgenomen van alle in deze fase getoonde oplossingsrichtingen.

Woningbouw

Mogelijkheid 1 - Compact bouwen

De woningen komen dichtbij elkaar, op centrale plekken. Bijvoorbeeld rondom het NS-station, bij Overvecht Centrum, langs de Carnegiedreef en bij het bedrijventerrein in Overvecht-Noord.



Mogelijkheid 2 - verspreid over de wijk bouwen

De nieuwe woningen komen in de verschillende buurten. Bijvoorbeeld door in buurten gebouwen te slopen en nieuwe woningen te bouwen, of door naast of bovenop de bestaande gebouwen te bouwen.

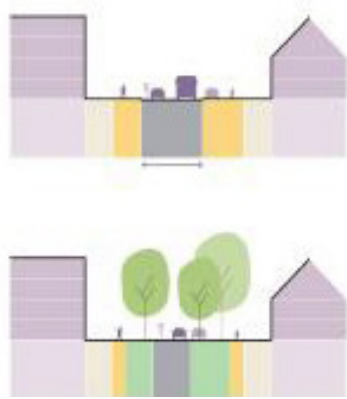


Beide mogelijkheden komen terug in het MER. Mogelijkheid 1 vertoont overeenkomsten met alternatief 1 terwijl mogelijkheid 2 overeenkomsten vertoont met alternatief 2.

Woningbouw

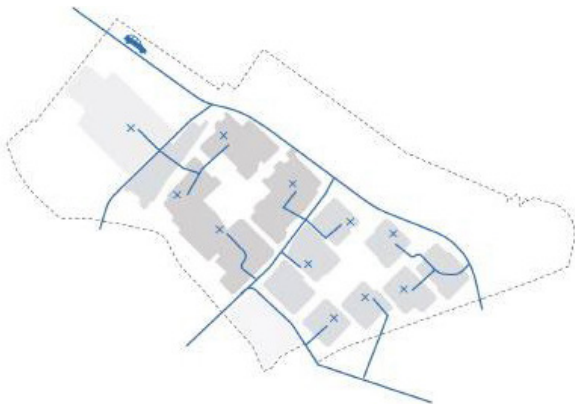
Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer

Voorgesteld is om de bestaande wegen smaller te maken. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.



Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer

Voorgesteld is om de bestaande wegen smaller te maken. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.

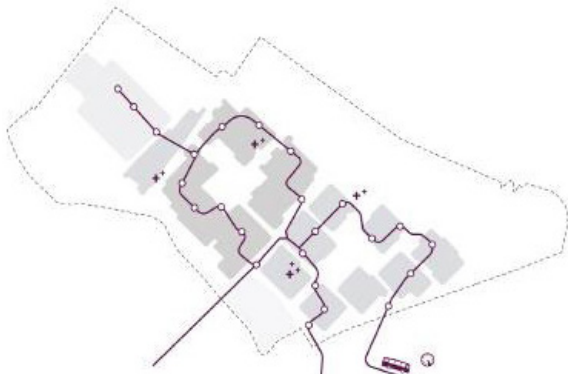


56% van de geënquêteerden vond het een goed idee om straten te versmallen met meer ruimte voor groen. Ook is de mogelijkheid van minder doorgaand verkeer tussen de buurten voorgelegd. 47,6% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Mogelijkheid 1 en 2 komen beide terug in alternatief 1 van het MER. Het versmallen van straten is mogelijk wanneer minder verkeer in de straten rijdt.

Openbaar vervoer

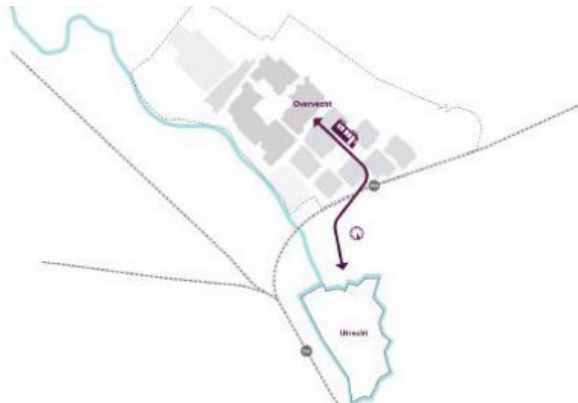
Mogelijkheid 1 - beter busnetwerk

Het huidige busnetwerk verbeteren. Bijvoorbeeld door meer routes en haltes toe te voegen, en/of door de bus vaker te laten rijden.



Mogelijkheid 2 - een snelle OV-verbinding

Er is één lijn in de wijk met een snelle verbinding naar station Overvecht en naar de rest van de stad.



De mogelijkheid is voorgelegd om het busnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld met meer routes en haltes. 84,2% van de geënquêteerden vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Vooral de nabijheid van haltes (bijvoorbeeld voor ouderen) en de flexibiliteit worden als voordelen gezien. Ook is de mogelijkheid van een snelle ov-lijn door de wijk naar station Overvecht en de rest van de stad voorgelegd. 60,4% van de geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als nadelen ziet men de afstand tot haltes, de kosten voor aanleg en de ruimte die een HOV-baan inneemt, mogelijk ten koste van groen. Beide mogelijkheden zijn opgenomen in het MER.

Fase 3 toetsen en beoordelen

In fase 3 toetsen en beoordelen zijn de alternatieven beoordeeld op milieueffecten. Gelijktijdig werd gewerkt aan de eerste concept Omgevingsvisie (50-70% versie) op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, welke voorkeuren zij hebben voor oplossingsrichtingen en professioneel inzicht. Het eerste concept MER is gebruikt als tussentoets om te kijken of het MER de conclusies uit de concept-omgevingsvisie ondersteunt.

Beide alternatieven laten een verbetering zien op de thema's gezondheid, water en klimaatadaptatie en een verschuiving van de modal split. Op veel beoordelingscriteria bleken de alternatieven niet onderscheidend. Alleen op de indicatoren voor de thema's verkeer, geluid, gezondheid is er verschil. Voor het thema verkeer liet het MER een verschuiving van het verkeer uit de buurten en naar de gebiedsontsluitingswegen zien. Dit zorgt er voor dat het in de buurten voor bewoners rustiger wordt en er minder hinder te verwachten is van verkeer. De toename van verkeer op de gebiedsontsluitingswegen zorgt op een aantal plekken voor een hogere geluidsbelasting. Ook worden hierbij relatief veel nieuwe woningen op een plek met een hoge geluidsbelasting gerealiseerd. Transformatie in de buurten voor andere indicatoren zijn de beoordelingen tussen alternatief 1 en 2 nagenoeg gelijk.

In het najaar van 2023 is verder gewerkt aan het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Het concept MER liet niet zien dat de twee alternatieven veel van elkaar verschillen op milieueffecten. In het ontwerpproces zijn diverse keuzes gemaakt, zoals de keuze voor het mobiliteitssysteem en de verdichtingslocaties. Paragraaf 2.3.6 gaat dieper in op welke argumenten bepalend zijn geweest bij het maken van keuzes in de omgevingsvisie.

In het hoofdstuk "Reflectie op de omgevingsvisie" is beoordeeld of de ontwerpomgevingsvisie nog valt binnen de bandbreedte van milieueffecten die voor de alternatieven is bepaald. Tot aan het in procedure brengen van de omgevingsvisie is voortdurend afgestemd tussen het MER en de omgevingsvisie om te zorgen dat er het MER aansluit bij de visie en alle relevante milieueffecten worden beschreven. Hierbij is ook altijd de afweging gemaakt wat relevant is voor de keuzes op omgevingsvisieniveau.

Participatieverslag

In het participatieverslag 101 Waarden van Overvecht beschrijven we hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie en welke waarden en belangen Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hebben meegenomen en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt.

2.3.3 Welke keuzes hebben we wanneer en waarom gemaakt

In de uitgangspuntennotitie zijn de doelen voor Overvecht vastgesteld (zie paragraaf 2.3.2). In de uitgangspuntennotitie zijn ambities geformuleerd, maar staat ook al een aantal concrete keuzes. Deze paragraaf gaat in op de onderbouwing van de reeds gemaakte keuzes uit de uitgangspuntennotitie, maar ook op de aanvullende keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt. De keuzes zijn ook terug te vinden in de Beleidsnota.

Verbonden stad

In de uitgangspuntennotitie is reeds de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Uit het MER bleek dat het realiseren van een HOV-verbinding bijdraagt aan de verschuiving van verkeer uit de buurten en naar de hoofdwegen. Dit heeft positieve effecten op verkeersveiligheid in de buurten.

In de omgevingsvisie is ervoor gekozen om de HOV-verbinding met een busverbinding uit te voeren en is een voorlopige keuze gemaakt over de route van de HOV-verbinding. Rekening houdend met de structuur van de wijk ligt de ligging van een HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef voor de hand. In het voortraject is onderzocht of een lightrailverbinding haalbaar is, maar uit een eerste verkenning bleek dat hiervoor een veel grotere verdichting nodig is dan wenselijk is voor Overvecht. In de participatie is bewoners gevraagd naar hun wensen ten aanzien van mobiliteit. Hieruit blijkt dat een busverbinding die ook de buurten bedient veel draagvlak heeft onder bewoners. Daarom is in de omgevingsvisie gekozen om ook aanvullend buurt ov te realiseren. Om de buurten rustig en leefbaar te houden wordt dit een systeem met standaard bussen of kleiner, zodat de straatprofielen versmald kunnen worden en de straten kunnen worden vergroend. De bussen gaan volgens een vaste dienstregeling rijden.

Keuzes in route van HOV

De keuze voor deze route van het HOV is gemaakt om verschillende strategische redenen:

1. Efficiënte verdichting en woningbouw:

Het realiseren van HOV maakt het mogelijk om een groter deel van de woningbouw te concentreren op een paar plekken nabij de OV-haltes. Hier kan een lagere parkeernorm gehanteerd worden. Bij een overmaat van parkeren in gebouwde voorzieningen, kunnen bovendien parkeerplaatsen in buurten vergroend worden.

2. Verbinding en samenhang in de wijk:

De HOV-as verbindt het noordelijke en zuidelijke deel van Overvecht als hart van een vernieuwd Overvecht.

3. Ruimte voor groen en recreatie:

de transformatie naar een HOV-as maakt het mogelijk om langs de Carnegiedreef een groene zone te realiseren die overloopt in Park de Gagel en Park de Watertoren.

- Bij alternatief 1 is er sprake van een hoogwaardig HOV product, een strikter parkeerbeleid, extra kwaliteit bij andere vervoerswijzen en een lager autogebruik dan bij alternatief 2. Dit maakt het mogelijk om meer m2 langs groenblauwe routes te maken.

4: Kostenbesparing en betere bereikbaarheid:

De HOV-as in een gestrekte lijn zorgt voor kortere reistijden en een efficiëntere exploitatie.

In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Uit de reacties in fase 3 blijkt dat de HOV-baan in Park de Watertoren wordt gezien als een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen die veel gebruik maken van dit deel van het park. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nieuwe verbindingen

In de omgevingsvisie wordt de keuze gemaakt om een betere verbinding met de wijken Zuilen, Lage Weide en Leidsche Rijn te realiseren door één of meerdere bruggen over de Vecht. In de omgevingsvisie worden nog geen keuzes gemaakt over de ligging van de bruggen. Dit vindt in vervolgitwerkingen plaats. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. Om deze redenen is er in het MER hier geen onderzoek naar gedaan. Hetzelfde geldt voor de verbinding van het HOV-netwerk met de wijk Tuindorp (onderdoorgang onder het spoor).

Knips en autobereikbaarheid

In de ontwerp-omgevingsvisie zijn in alle buurten knips opgenomen om doorgaand auto-verkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de zienswijzen blijkt dat veel mensen de autoknips te ingrijpend vinden en zorgen hebben over de slechte autobereikbaarheid, ook omdat het op de grote wegen zoals de Marnixlaan en NRU nu al druk is. Om deze reden worden de knips in de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vastgelegd in de omgevingsvisie. Aangezien het vergroten van de verkeersveiligheid wel prioriteit heeft en daarvoor de hoeveelheid doorgaand verkeer in de buurten teruggebracht moet worden, worden deze maatregelen vervangen door een monitoringsaanpak en mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen. Deze adaptieve mobiliteitsstrategie zal meer draagvlak onder bewoners hebben, maar geeft ook flexibiliteit bij het inspelen op ongewenste ontwikkelingen. Mogelijke aanvullende maatregelen zijn in volgorde van zwaarte: snelheidsremmende maatregelen, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters voor specifieke groepen die toch door mogen of knips.

In hoofdstuk 4 van deze oplegger is ook beschreven wat de verwachte effecten van deze aanpassing van de omgevingsvisie zijn.

Compacte stad (verdichting)

Aantal bij te bouwen woningen en realiseren arbeidsplaatsen

Uit de uitgangspuntennotitie komt de doelstelling om minimaal 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen toe te voegen. In de omgevingsvisie is gekozen om dit uitgangspunt vast te houden, omdat er voldoende locaties zijn aan te wijzen waarbinnen kan worden verdicht met behoud van het groene raamwerk/karakter van de wijk. Voor geluid is wel het aandachtspunt dat er relatief veel nieuwe woningen op geluidbelaste plekken worden gerealiseerd. Bij de bouw van de woningen zal voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluids-reducerende maatregelen worden toegepast.

Verspreid of geconcentreerd bouwen

In de omgevingsvisie zijn keuzes gemaakt over waar de verdichting plaatsvindt. Een belangrijke afweging hierin is geweest of de woningen geconcentreerd op een aantal plekken (zoals bij alternatief 1) of verspreid over de wijk (zoals bij alternatief 2) worden gerealiseerd. In de participatie zijn deze mogelijkheden voorgelegd. Uit de participatie is geen eenduidige voorkeur af te leiden. Sommigen vinden het een goed idee vanwege de efficiëntie en sommige mensen maken zich zorgen om ‘nog meer’ hoogbouw en sociale veiligheid. Bij verspreid bouwen maken mensen zich zorgen over de bouwoverlast in de wijk.

In de omgevingsvisie wordt vergelijkbaar met alternatief 1 gekozen voor hogere bebouwing op centrale plekken in de wijk en kleine (bij)bouw mogelijkheden in de woonbuurten.

Daardoor wordt in de woonbuurten relatief weinig bijgebouwd en wordt de ruime opzet van deze plekken zoveel mogelijk behouden. Om de verdichting op een gezonde manier in te passen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de hele wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Om te kunnen verdichten met 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto's.

De haalbaarheid van de groenopgave in Overvecht hangt deels af van het kunnen verminderen van het aantal straatparkeerplekken en het verminderen van verharding.

Om dit te bereiken, moeten straatparkeerplekken deels worden opgeheven en/of verplaatst naar grotere parkeervoorzieningen die collectief gebruikt kunnen worden. Dergelijke grotere parkeervoorzieningen zijn echter alleen haalbaar bij locaties waar substantiële verdichting plaatsvindt. Daarom zijn deze verdichtingslocaties een voorwaarde voor het behoud en de versterking van het groene raamwerk. Op de kaart “Ruimte voor Groei” zijn met gekleurde vlakken de gewenste verdichting aangegeven. Ook zijn er spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Een deel van deze spelregels komt overeen met de mitigerende maatregelen uit het planMER, zoals aandacht voor onderzoek naar bezonning, windhinder en geluid.

Geen wonen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht

Ondernemers benoemen de ruimtetekorten op bedrijventerreinen en het belang van ondernemerschap voor de stad Utrecht. Daarom vinden zij dat het bedrijventerrein zoveel mogelijk voor bedrijven moet blijven en er geen woningen mogen komen. Volgens ondernemers maken woningen het voor ondernemers minder aantrekkelijk en zorgen woningen

door speculatie vanuit beleggers en ontwikkelaars voor stijgende vastgoedprijzen op het bedrijventerrein. Ook willen ondernemers ruimte houden voor bedrijven met milieu-klasse 3.2. Dit gaat niet goed samen met wonen. Uit het MER blijkt dat het toevoegen van woningen op bedrijventerrein Overvecht mogelijk leidt tot een negatief effect ten aanzien van industrielawaai. Daarnaast kunnen op het bedrijventerrein ook veel van de benodigde werkplekken toegevoegd worden. Dit sluit aan bij het doel om de ruimte op het bedrijventerrein te intensiveren voor economische activiteiten.

Groene stad

In de uitgangspuntennotitie is de opgave vastgelegd om het groen te versterken, verbeteren en uit te breiden met 80 ha. Het betreft ca. 22 ha uitbreiding in het Noorderpark, ca. 25 ha in Oud-Zuilen, 10 ha opgave voor groenblauwe routes en 23 nieuw buurt- en wijkgroen.

Hectares toe te voegen groen

Bij de verdichting van 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen is er ruimte om 57 ha groen toe te voegen in de wijk. Hiermee wordt de in de uitgangspuntennotitie gemaakte keuze om 80 ha groen toe te voegen bijgesteld. In natuurgebied Oud-Zuilen wordt 14 ha groen toegevoegd in plaats van 25 ha zoals gesteld in de uitgangspuntennotitie. Voor natuurgebied Oud-Zuilen heeft een apart participatieproces plaatsgevonden wat heeft geleid tot een nieuw besluit van de gemeenteraad (d.d. 26 september 2024) over de doelen voor natuurgebied Oud-Zuilen (Startnotitie Natuurgebied Oud-Zuilen). Voor de opgave in het Noorderpark is 22 ha taakstellend en is nader integraal onderzoek nodig om te bepalen hoe deze 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.

Willen we de dichterbij de doelstelling van 80 ha komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Er zijn ook hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening. Om de groenblauwe routes te verbeteren is gekozen om de wijkwegen te versmallen naar 2x1 rijbanen en de route langs de Vecht te vergroenen. Hiervoor wordt verharding verminderd. In het MER en het mobiliteitsonderzoek is uitgegaan van het versmallen van de wijkwegen naar 2x1 rijbanen. Hieruit blijkt dat dit niet leidt tot significante verkeerseffecten.

Met bovengenoemde maatregel wordt niet aan de gestelde opgave voldaan. Willen we de dichterbij de doelstelling komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Overigens zijn er hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening.

Kwaliteitsverbetering groen

Om een kwaliteitsverbetering van het groen te realiseren worden verschillende maatregelen genomen die gezamenlijk zorgen voor een beter groennetwerk. Voorbeelden van die maatregelen zijn het verbeteren van de parkranden, weren van autoverkeer door de parken, meer inzetten op groene verbindingen en natuurvriendelijke oevers.

De verdere invulling van de groenopgave is maatwerk en nadere keuzes moeten per locatie gemaakt worden.

Inclusieve stad

Zorgdragen voor leefbaarheid en sociale cohesie

Overvechters maken zich zorgen dat het toevoegen van bebouwing kan leiden tot een gebrek aan sociale cohesie en een vermindering van de sociale veiligheid.

Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk “Ruimte voor Groei” en “Verschillend voor iedereen” van deel 1 uitgangspunten gegeven die ingaan op:

- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen
- het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied).
- bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingenangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Zo is het inpassen van ruimte voor ontmoeting in de nieuwe bouwblokken opgenomen als spelregel in de omgevingsvisie.
- bouwen voor gemeenschappen, bijvoorbeeld in de vorm van wooncorporaties of gemengde woonvormen.

In de omgevingsvisie is de keuze gemaakt om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. Dat doen we door het gebruik van de bestaande sport-accommodaties te optimaliseren. Daarnaast zien we kansen om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de lange termijn zoeken we inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. In de omgevingsvisie is het Noorderpark aangewezen als zoeklocatie. Hierbij moet een ruimtelijke afweging gemaakt worden met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie en cultuurhistorie.

3 Planuitwerking en programma's

3.1 Inleiding

In de omgevingsvisie zijn enkele thema's geïdentificeerd die vanwege hun schaal of detailniveau niet op het niveau van een omgevingsvisie voor een gebied hoeven te worden uitgewerkt. Deze thema's hebben een bredere impact en vragen om beleidsmatige en strategische aanpak op stadsniveau of hoger. In dit hoofdstuk is in beeld gebracht welke thema's dit betreffen.

3.1.1 Netcongestie

Het oplossen van netcongestie is een randvoorwaarde voor het realiseren van de opgaven. Het is een thema dat zich snel ontwikkelt en waarbij het nu in beeld brengen van maatregelen in het kader van de Omgevingsvisie met als scope 2040 geen toegevoegde waarde heeft. Het is wel goed om te beseffen dat netcongestie geen tijdelijk fenomeen is maar een nieuwe werkelijkheid als gevolg van de energietransitie. De ruimtelijke impact van mogelijke oplossingen zal op stadsniveau worden beoordeeld, maar ook in Overvecht is ruimte nodig voor de uitbreiding van de energie infrastructuur. Stedin heeft het bedrijventerrein Nieuw Overvecht als zoeklocatie aangewezen. Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvisie. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen.

3.1.2 Uitwerking mobiliteit

De gemeente Utrecht is op het moment van schrijven bezig met een nieuwe versie van het verkeersmodel, met daarin ook een nieuw basisjaar (2019). Dit model is naar verwachting in het najaar van 2024 gereed. Indien er de komende jaren nadere studies worden gedaan bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, dan zal de meest recente versie van het Utrechtse verkeersmodel gebruikt worden om de berekeningen uit te voeren.

Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie in (inrichtings)projecten zal dieper in worden gegaan op het thema verkeersveiligheid.. Bij het maken van plannen en ontwerpen werken wij altijd vanuit de principes van Duurzaam Veilig, gericht op het voorkomen van ongevallen door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen.

Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties.

3.1.3 Circulariteit

In de beleidsnota Utrecht Circulair 2030 is uitwerking gegeven aan de vier prioriteiten en elf ambities zoals vastgesteld in de Visie Utrecht Circulair 2050. De beleidsdoelstellingen en bijbehorende indicatoren en financiële dekking leggen de basis voor toekomstige inzet, sturing en verantwoording van de voortgang en het kader voor thema-specifieke uitvoeringsprogramma's.

De beleidsnota Utrecht Circulair 2030 heeft de onderstaande overkoepelende transitie- en effectdoelstelling:

- a. Transitiedoelstelling: we werken aan de randvoorwaarden om de overgang naar circulair denken, organiseren en doen voor iedereen mogelijk te maken. Zo geven we richting aan en versnellen we de transitie naar een circulaire stad;
- b. Effectdoelstelling: we gebruiken in 2030 maximaal de helft aan nieuwe, niet-her-nieuwbare grondstoffen en waarin deze transitiedoelstelling en effectdoelstelling zijn uitgewerkt in subdoelstellingen voor elk van de volgende vier prioriteiten:
 - a. Bedrijvigheid en ondernemerschap, b. Gebiedsontwikkeling en bouwen,
 - c. Opdrachtgeven en inkopen, d. Materiaal- en reststromen

Circulariteit is met name relevant bij de verdere uitwerking van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zal voldaan moeten worden aan de Beleidsnota Utrecht Circulair 2030.

3.1.4 Een uitbreiding van de beoordeling op de sociale aspecten en gezondheid

Scope en samenhang met wijkaanpak Samen voor Overvecht

Met bewoners en professionals uit Overvecht hebben we het ambitiedocument Samen voor Overvecht ontwikkeld dat op 18 juli 2019 door de raad is vastgesteld. Daarin hebben we vijf ambities benoemd: Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, Perspectief voor de jeugd versterken, Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat, Veilige Buurten en Meedoen en Ondernemerschap. Vanuit het motto 'Plak, kans, coalitie' zijn we gestart met 10 kansen, die elk aan meerdere ambities tegelijk bijdragen. We zien dat de wijkaanpak breed wordt gedragen, dat er veel energie zit in de samenwerking tussen bewoners, professionals en gemeente en dat langzaam maar zeker positieve verandering in Overvecht zichtbaar en voelbaar wordt, maar nog niet op alle terreinen. Een lange adem is nodig. De Omgevingsvisie Overvecht richt zich op de ruimtelijke opgave voor Overvecht en bijbehorende fysieke ingrepen om zo bij te dragen aan wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht.

In het MER is de gezondheidsinvloed van de plannen daarom beoordeeld door te kijken naar kansen voor een vergroting van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Onder het kopje Sociale cohesie gaat het MER voor de referentiesituatie daarnaast in op de grote ervaren onveiligheid in de wijk. Andere factoren die de sociale cohesie beïnvloeden komen in het MER niet aan bod omdat deze buiten scope van de Omgevingsvisie vallen.

Beleidsnota ‘Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027’

Begin 2024 heeft de gemeenteraad de beleidsnota “Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027” (hierna: Beleidsnota gezondheid) vastgesteld. Deze beleidsnota maakt onderdeel uit van de omgevingsvisie voor de hele stad en is dus ook van toepassing op Overvecht. Deze beleidsnota is vastgesteld na de uitgangspuntennotitie.

Voor de Omgevingsvisie Overvecht is geanalyseerd in hoeverre de ambities van de beleidsnota en de omgevingsvisie Overvecht overeen komen. De ambities ten aanzien van gezondheid uit de uitgangspuntennotitie gaan over gezonde en duurzame manieren van vervoer en een gezonde leefomgeving. Groen, stilte, rust, goede luchtkwaliteit en het tegen- gaan van hittestress komen daarin terug. De ambities uit de omgevingsvisie komen ook terug in de beleidsnota gezondheid. Aanvullend stelt de beleidsnota gezondheid nog dat Utrechters minder in aanraking komen met ongezonde verleidingen. De uitvoering van het beleid hiervoor wordt gemeentebreed opgepakt. De beleidsnota “samen gezondheids- verschillen verkleinen 2024-2027” heeft meer ambities en gaat ook in op aspecten die geen betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bestaanszekerheid en sociale kracht. Deze aspecten maken geen onderdeel uit van de omgevingsvisie, maar komen wel in andere programma’s terug, zoals binnen de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’.

4. Aanvullende Milieu-informatie

Op basis van het advies van de Commissie mer is door Tauw in dit hoofdstuk op enkele milieuthema's een aanvulling op de milieu-informatie uit het MER Omgevingsvisie Overvecht opgenomen. Dit betreft natuur (paragraaf 5.1), cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 5.2) en waterhuishouding (paragraaf 5.3). Voor de thema's verkeer (paragraaf 5.4), geluid (paragraaf 5.6), luchtkwaliteit (paragraaf 5.6), stikstofdepositie (paragraaf 5.7), gezondheid (paragraaf 5.8) en circulariteit (paragraaf 5.9) is een verduidelijking op de methode van de effectbeoordeling en/of effectbeoordeling zelf in het MER opgenomen.

4.1 Natuur

De Commissie mer heeft een aantal adviezen aangedragen op het thema natuur, waaronder het advies om de referentiesituatie van enkele indicatoren aan te vullen. In deze paragraaf is de aanvullende informatie beschreven en waar nodig is beschreven wat dit betekent voor de effectbeoordeling.

4.1.1 Aanvulling op referentiesituatie

Beschermde soorten

De aanwezigheid van beschermde soorten in heel Overvecht is niet vlakdekkend onderzocht. Daarom is in het MER gebruik gemaakt van algemene verspreidingsgegevens. In Bijlage 2 van het MER is reeds een overzicht opgenomen van de in Overvecht aanwezige beschermde soorten op grond van een export uit de NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna). Daaruit valt op te maken dat er in Overvecht beschermde soorten van de volgende soortgroepen aanwezig zijn: amfibieën, dag- en nachtvlinders, libellen, reptielen, vaatplanten, vogels, zoogdieren, vleermuizen en ongewervelden. Zoals te zien op de in het MER getoonde Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht, zijn er in Overvecht grote verschillen in natuurwaarden. In de drukke, relatief versteende kern van Overvecht ('steen en gebouwen', rood/roze op de kaart en 'biotoop overstijgende soort', lichtpaars op de kaart) komen slechts beperkt beschermde soorten voor. Het gaat daar met name om gebouwde bewonende vogels zoals huismus, gierzwaluw en de vleermuizen gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Met name de gewone dwergvleermuis komt er zeer veelvuldig voor (>3000 waarnemingen in de afgelopen 5 jaar). Algemene broedvogels en egels (>150 waarnemingen in de afgelopen 5 jaar) kun je er ook treffen, maar veruit de meeste beschermde soorten in Overvecht komen slechts voor aan de randen en in de NNN-gebieden ('Oever en Water', blauw op de kaart, 'Bomen, Bos en Struiken', groen op de kaart, en 'Gras en Kruiden', geel op de kaart). Denk hierbij aan soorten als ringslang, rugstreeppad, haas, ransuil, bosuil, gevlekte witsnuitlibel, eekhoorn en gewone grootoorvleermuis. Van met name de ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, ree, haas en eekhoorn zijn over de afgelopen 5 jaar meer dan 100 waarnemingen gedaan. De meeste soorten zijn in (veel) lagere aantallen aanwezig in en rond Overvecht. Al met al zijn de groene stroken ten noorden van de Vecht (inclusief slot Zuylen), Fort Blauwkapel, het gevarieerde gebied ten noorden van de N230 en de omgeving rond bedrijventerrein Overvecht de meest waardevolle gebieden voor beschermde dier- en plantensoorten. Niet zozeer in aantallen, maar wel in diversiteit aan beschermde soorten.

De autonome ontwikkelingen hebben geen wezenlijk effect op de aanwezige populaties van beschermde soorten (zie MER). Wel werkt de gemeente Utrecht samen met woningcorporaties Woonin, Portaal, Bo-Ex, SSH en Cazas Wonen aan de ontwikkeling van een soortenmanagementplan (SMP) om de biodiversiteit in Utrecht te behouden. Dit zal met name voor vleermuizen, huismus en gierzwaluw in Overvecht een positieve impact hebben. Daarnaast zullen landelijke trends zoals afname biodiversiteit door de 'drivers' beschreven in IPBES (2019) zich helaas voortzetten. Veel van de beschermde soorten kennen een negatieve trend. Het is op grond van bovenstaande de verwachting dat de referentiesituatie qua aantal beschermde soorten vergelijkbaar is met de huidige situatie, maar dat de aantallen per soort (mogelijk uitgezonderd de gebouw bewonende soorten als gevolg van het SMP) verder afnemen. Dit is in strijd met het Europese beleid dat gericht is op het herstel van biodiversiteit. Bestaande verblijfplaatsen, verbindingroutes en leefgebieden zullen niet noemenswaardig veranderen. Overvecht zal door de reeds aanwezige beschermde soorten gebruikt blijven worden.

Biodiversiteit

De verscheidenheid aan flora en fauna (lees: biodiversiteit) in heel Overvecht is niet vlakdekkend onderzocht. Ook de bestaande kwaliteiten van het aanwezige groen en water in Overvecht is, met betrekking tot de waarde voor biodiversiteit, onvoldoende in beeld. Daarom is in het MER een kwalitatieve inschatting van de natuurwaarden in Overvecht gemaakt. Aanvullend daarop is gebruik gemaakt van algemene verspreidingsgegevens uit de NDFF. Daaruit blijkt dat Overvecht zeker geen regionale hotspot vormt voor de biodiversiteit. Slechts algemene soorten komen er voor met enkele incidentele bijzondere soorten. Rode Lijst-soorten die er de afgelopen 5 jaar zijn waargenomen zijn: rugstreeppad (amfibie), bruin blauwtje (dagvlinder), grote vos (dagvlinder), gevlekte witsnuitlibel (libel), groene glazenmaker (libel), kleine tuinmaskerbij (bij), ringslang (reptiel), wilde kievitsbloem (vaatplant), gele kwikstaart (vogel), veldleeuwerik (vogel), patrijs (vogel), ransuil (vogel), steenuil (vogel), haas (zoogdier), konijn (zoogdier) en wezel (zoogdier). Deze waarnemingen zijn vrijwel allemaal aan de randen van Overvecht gedaan.

Zoals bij 'beschermde soorten' reeds aangegeven zijn ook voor biodiversiteit de meest waardevolle gebieden aan de randen van Overvecht aanwezig. De groene stroken ten noorden van de Vecht (inclusief slot Zuylen), Fort Blauwkapel, het gevarieerde gebied ten noorden van de N230 en de omgeving rond bedrijventerrein Overvecht zijn voor de biodiversiteit het meest waardevol. Ook de parken in de as van Overvecht zijn van waarde voor veel (algemene) soorten. De Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht geeft via de verschillende kleuren en achtergrondinformatie goed inzicht in de waarde voor biodiversiteit. De gele, groene en blauwe locaties zijn van (veel) grotere waarde voor de lokale biodiversiteit dan rood en paars.

Een deel van de autonome ontwikkelingen heeft een positief effect op de aanwezige biodiversiteit (zie MER). Ook werkt de Utrechtse ontwikkeling van het SMP (zie 'beschermde soorten') positief voor de biodiversiteit. Gebouwbewonende vogels als spreeuw, koolmees, pimpelmees en zwarte roodstaart profiteren daarvan mee. Echter, de (landelijke) afname van de biodiversiteit, veroorzaakt door de 'drivers' beschreven in IPBES (2019), zal zich helaas autonoom voortzetten. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat deze negatieve trend zich de komende jaren zal stabiliseren. Op grond daarvan wordt verwacht dat de referentiesituatie qua biodiversiteit slechter zal zijn dan de huidige situatie. Vooral de aantallen individuen per soort zullen verder afnemen.

NNN

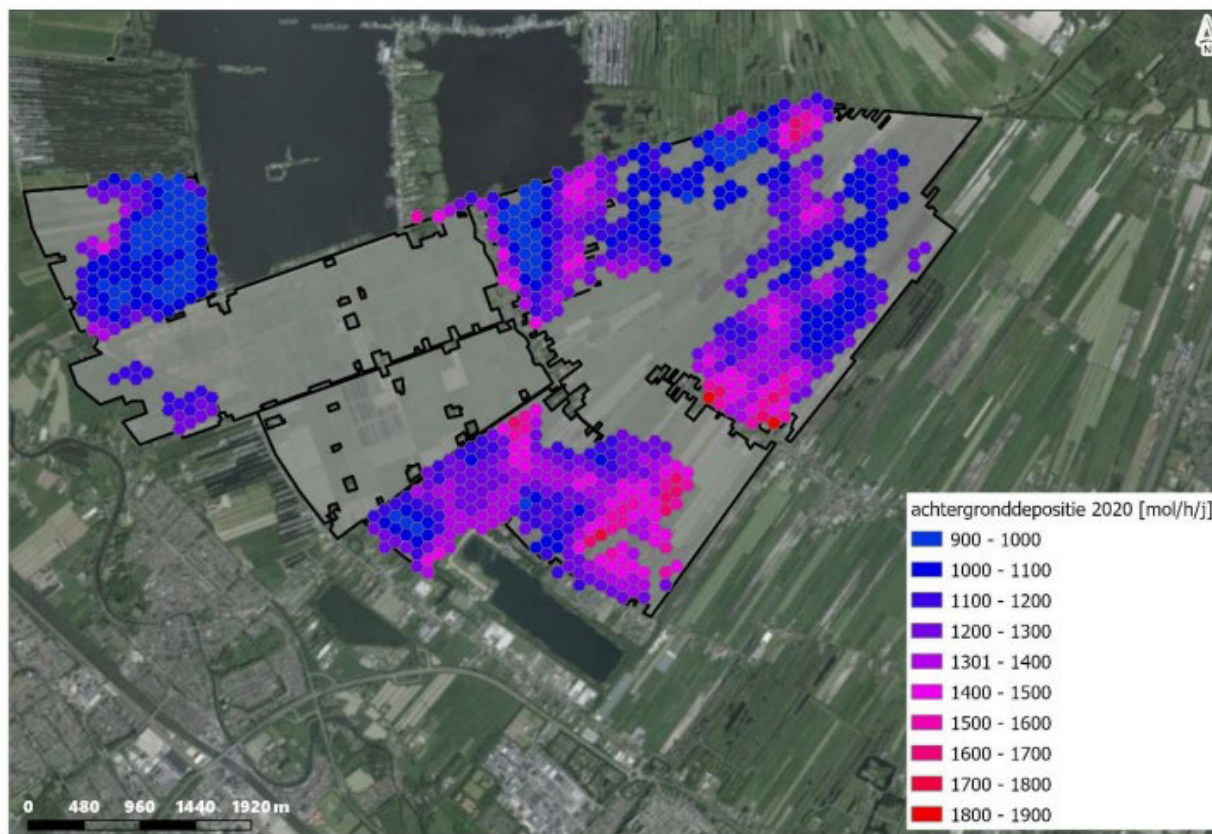
In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht (Gagelpolder met Gagelbos en Fort Ruigenhoek). Al deze gebieden liggen in NNN deelgebied 8, Noorderpark. Slot Zuylen ligt tevens op de grens met deelgebied 10, Midden-West. Voor de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden wordt verwezen naar de website van de Provincie Utrecht. (Document uitwerking wezenlijke kenmerken en waarden NNN Provincie Utrecht, Online Storymap Deelgebied 8, Noorderpark, Online Storymap Deelgebied 10, Midden-West) Kort samengevat:

- **Slot Zuylen** heeft geen interne samenhang met de andere natuurgebieden. In het parkbos (N17.03) direct rondom het kasteel groeit een rijke stinzenflora, met onder meer wilde kievitsbloem. Het natuurgebied rondom het slot en de slotgracht (N04.02) heeft een kleinschalig karakter, met smalle sloten, graslanden (N12.02) en eiken-beukenbos (N14.03 en N16.04). Dit is leefgebied van onder meer de ringslang, verschillende vleermuissoorten en bosvogels als grote bonte specht. Op het slot zijn waarnemingen bekend van wrattig schildmos, een korstmossoort van de Rode Lijst. Delen van Slot Zuylen vallen onder de Groene Contour. In deze delen wordt de natuur (autonoom) versterkt de komende jaren.
- **De Gagelpolder, met het Gagelbos, Fort de Gagel en Fort Ruigenhoek**, heeft geen interne samenhang met de andere natuurgebieden. De natuur van de Gagelpolder ligt relatief geïsoleerd ten opzichte van overig NNN. Het jonge Gagelbos (N14.03) heeft naast natuurontwikkeling vooral een recreatieve functie. Het noordelijk deel van de Gagelpolder is een waardevol en gevarieerd natuurgebied, met een kleinschalige afwisseling in broek- en moerasbossen (N14.02, N16.04), moerassen (N05.04), rietlanden en (schraal)graslanden (N10.01 en N12.02). Het waterrijke gebied herbergt een hoge diversiteit aan libellensoorten, waaronder sierlijke witsnuitlibel en de icoonsoorten gevlekte witsnuitlibel en groene glazenmaker. Ook voor ree, das, heikikker en ringslang is geschikt biotoop aanwezig. In de bosrijke delen broeden tal van bosvogels, waaronder grote bonte specht. In de steile oevers rond Fort Ruigenhoek broedt de ijsvogel. In de betonnen bunkers op het forteiland zijn verblijfplaatsen van veldmuizen aanwezig. Op enkele percelen met moeras- en schraalgraslandvegetaties
- aan de noordzijde groeien bijzondere planten- en mossoorten, namelijk klimopklokje, blonde zegge, ronde zegge en moerasgaffeltandmos.

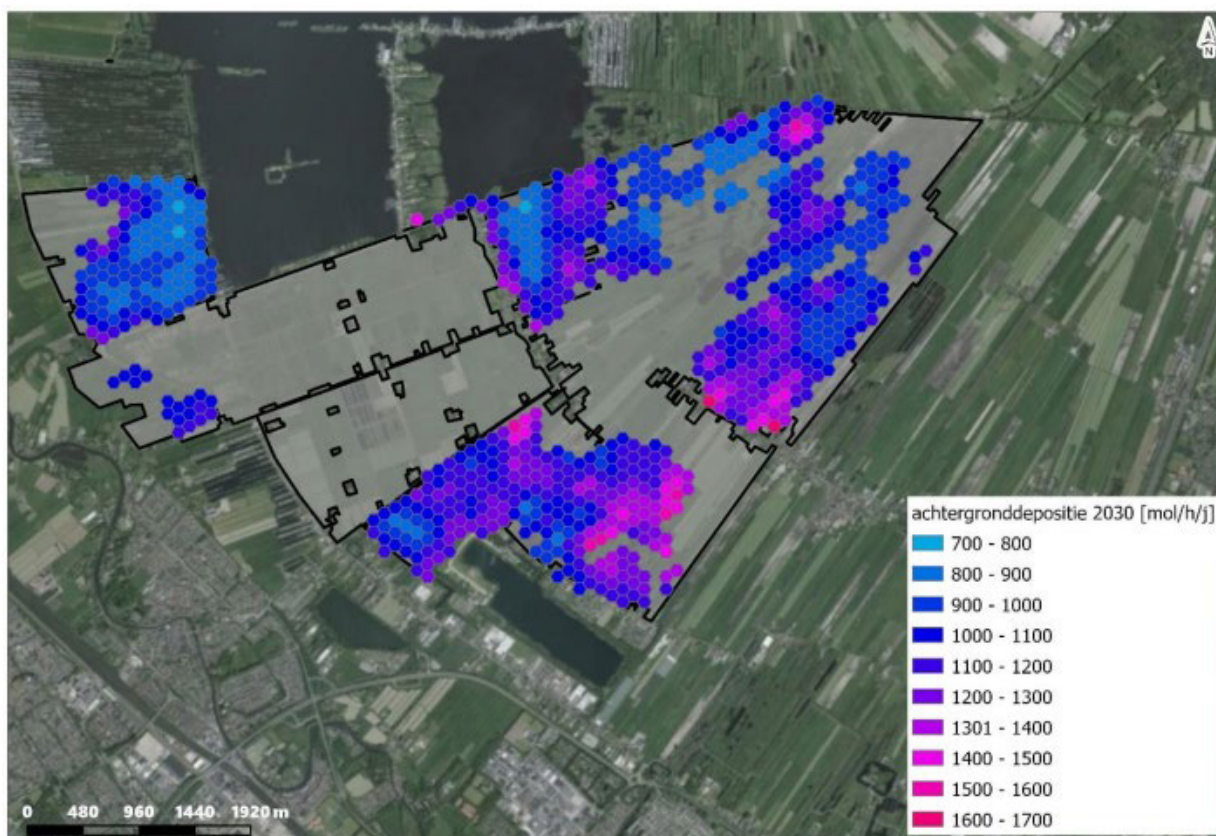
De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in de referentiesituatie zullen, door autonome ontwikkeling van de Groene Contourgebieden bij Slot Zuylen, iets versterkt worden ten opzichte van de huidige situatie. Deze versterking zal, door de geïsoleerde ligging van de NNN-gebieden marginaal zijn in het grotere geheel en functioneren van het NNN.

Natura 2000

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de Oostelijke vechtplassen zijn verschillende habitattypen, habitat-richtlijnsoorten en vogels aangewezen als instandhoudingsdoelstelling. In de huidige situatie wordt voor de meeste van deze doelstellingen niet voldaan aan een gunstige staat van instandhouding (Provincie Utrecht, 2023). Een van de drukfactoren in het Natura 2000-gebied is stikstof. Voor stikstofgevoelige habitattypen is berekend hoe hoog de stikstofdepositie in de huidige situatie is (Provincie Utrecht, 2023). Hieruit wordt duidelijk dat het oppervlakte (naderend) overbelast in de loop van de jaren naar verwachting afneemt (Figuur 4.1). Ook de gemiddelde depositie op de overbelaste delen neemt naar verwachting autonoom af.



Bron: Provincie Utrecht, 2023. Natuurdoelanalyse natura 2000, Noorderpark; Oostelijke Vechtplassen [95]



Figuur 4.1 Berekende depositie in het Noorderpark (deelgebied in Oostelijke Vechtplassen) in het jaar 2020 en 2030. De berekening is op basis van Aerius (2022), waarbij blauwe waarden overeenkomen met relatief lage deposities en rode waarden met relatief hoge deposities (Overgenomen uit: Provincie Utrecht, 2023)

4.1.2 Aanvulling op effectbeoordeling

Beschermde soorten

De Commissie merkt op de negatieve beoordeling (-) van het effect op beschermde soorten in het MER. Ook het uitblijven van een verschil tussen de beide alternatieven wordt benoemd. In deze paragraaf volgt een aanpassing van de beoordeling.

In zijn algemeenheid zorgt de Omgevingsvisie, ongeacht alternatief 1 of 2, voor verdichting van de wijk Overvecht. Het realiseren van 7.000 woningen in beide alternatieven betekent een grotere bevolkings- en dus verstoringsdruk op beschermde soorten in de wijk. Dat is per definitie sterk negatief voor welke soort dan ook. Daar tegenover staat de ambitie om Overvecht te vergroenen en alle nieuwbouw natuurinclusief te realiseren. Deze ambitie zorgt ervoor dat er in kwantitatieve zin meer leefgebied voor beschermde soorten komt. Of dit leefgebied dan ook van voldoende kwaliteit is, kan op dit moment niet worden gesteld aangezien de Omgevingsvisie hier geen specifieke informatie over geeft.

Positief voor beschermde soorten is:

- Natuurinclusieve nieuwbouw zorgt voor meer nest- en verblijfplaatsen voor gebouw bewonende soorten als huismus, gierzwaluw en verschillende vleermuizen.
- Kwantitatieve vergroening van de wijk zorgt voor meer leefgebied voor beschermde soorten, met name voor soorten die niet alleen aan de randen van Overvecht voorkomen en nu al onder druk staan (zoals eekhoorn en egel).

Negatief voor beschermde soorten is:

- De verdichtingsopgave waardoor de bevolkingsdruk en dus verstoring van alle beschermde soorten toeneemt.
- Extra verstoring en aantasting door alle beoogde sloop- en bouwwerkzaamheden.

Alternatief 1: gebundelde verdichting met HOV-as

De gebundelde verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in de as van Overvecht. Op deze plek zijn reeds weinig beschermde soorten aanwezig (uitgezonderd enkele gebouw bewonende soorten als gierzwaluw en gewone dwergvleermuis) die ook nog eens beperkt verstoringsgevoelig zijn. Het effect van de verdichting in de as op beschermde soorten wordt derhalve zeer beperkt verwacht. Aan de randen van Overvecht is er niet of nauwelijks sprake van verdichting waardoor de fysieke situatie voor alle aan de randen voorkomende beschermde soorten nauwelijks verandert. Wel zal ook hier sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Deze mate van verdichting wordt licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 47 ha, groenblauwe routes 2,17 ha en buurt en wijkgroen 14,25 ha) en de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw zorgt voor een licht positief effect op beschermde soorten. De natuurinclusieve nieuwbouw zal met name in de as van Overvecht plaatsvinden waar slechts voor enkele beschermde soorten potentie is. Het extra groen biedt kansen voor soorten als egel, eekhoorn en vogels, maar heeft met name een groot effect als het ook een verbindende functie heeft. De 2,17 ha groenblauwe routes is daarvoor wel erg weinig. Al met al wordt dit alternatief neutraal tot licht negatief (0/-) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2: gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

De gespreide verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in heel Overvecht. Door de toegepaste spreiding zijn de effecten op beschermde soorten lokaal beperkt. Wel zullen er op meer plekken dan bij alternatief 1 effecten merkbaar zijn. Ook bij dit alternatief zal er overal sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt deze gespreide mate van verdichting ook licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie. De spreiding van de verdichting is immers groter, maar er wordt hierbij wel meer richting de waardevolle randen van Overvecht verdicht.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 48 ha, groenblauwe routes 6,05 ha en buurt en wijkgroen 13,68 ha) en de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw zorgt bij dit alternatief voor een positief effect op beschermde soorten. De natuurinclusieve nieuwbouw zal gespreid(er) plaatsvinden waardoor op meer plekken de potentie voor gebouw bewonende soorten toeneemt. Het extra groen biedt kansen voor soorten als egel, eekhoorn en vogels en heeft met name een groot effect als het ook een verbindende functie heeft. De 6,05 ha groenblauwe routes is duidelijk meer dan bij alternatief 1. Ook is er bij dit alternatief in totaliteit meer ruimte voor extra groen, waardoor dit alternatief positiever wordt beoordeeld. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt alternatief 2 neutraal (0) beoordeeld.

Biodiversiteit

De Commissie merkt erop dat de beoordeling van het onderdeel biodiversiteit onvolledig is en dat het oordeel waarschijnlijk te negatief is (0). In deze paragraaf volgt een aanvulling op de beoordeling.

In het MER wordt biodiversiteit beoordeeld op grond van de verwachting dat de biodiversiteit (sterk) toeneemt, gelijk blijft of (sterk) afneemt. Om niet alleen uit te gaan van een dergelijke (moeilijke) inschatting, wordt het volgende toegevoegd aan het toetsingskader voor biodiversiteit: in hoeverre er sprake is van bescherming van bestaande natuur, verbetering van bestaande natuur en creatie van nieuwe natuur (ecosysteem gebaseerde benadering in Overvecht; Bron: Nature Based Solutions uit deel B van de Omgevingsvisie)

Indicatoren	Kansen om biodiversiteit te verhogen
++	Bestaande natuur wordt grotendeels beschermd en verbeterd, veel nieuwe natuur wordt toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting sterk toe
+	Bestaande natuur wordt deels beschermd en verbeterd, nieuwe natuur wordt toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting toe
0	Er wordt niet, nauwelijks of beperkt natuur beschermd, verbeterd en toegevoegd, de biodiversiteit blijft hierdoor naar verwachting gelijk
-	Bestaande natuur wordt niet voldoende beschermd, verslechterd en nieuwe natuur wordt niet voldoende toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting af
--	Bestaande natuur wordt niet beschermd, verslechterd en nieuwe natuur wordt niet toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting sterk af

De indicatoren van het toetsingskader geven de kansen aan om biodiversiteit te verhogen. Op grond van bovenstaande methodiek, kan het volgende worden gesteld (ongeacht alternatief 1 of 2): de verdichting die onvermijdelijk gaat plaatsvinden (7.000 woningen bouwen), betekent ook voor de biodiversiteit een grotere verstoringsdruk in de gehele wijk. Dat is per definitie sterk negatief voor welke soort dan ook. Daar tegenover staat de ambitie om Overvecht te vergroenen, alle nieuwbouw natuurinclusief te realiseren en de biodiversiteit lokaal te stimuleren. Dat zegt men te willen doen door “parken te vergroten en ze autovrij te maken”, “meer diversiteit in beplanting toe te passen”, “ecologische oevers aan te leggen”, “daktuinen te realiseren”, “groene daken op en nestkasten in gebouwen te maken” en “meer ruimte voor groen te maken” (Omgevingsvisie deel 1 en 2).

Deze ambitie, die er vooral op gericht is om natuur toe te voegen (creatie van nieuwe natuur), zorgt ervoor dat er in kwantitatieve zin meer leefgebied voor flora en fauna komt en in kwalitatieve zin meer natuurlijke variatie in Overvecht gebracht wordt. Of dit de gewenste positieve impact heeft op de biodiversiteit is moeilijk te zeggen, omdat de mate van verstoring ook een hele grote rol speelt. Veel algemene soorten zijn echter niet bijzonder verstoringsgevoelig.

Positief voor de biodiversiteit is:

- Alle beoogde maatregelen voor versterking van de biodiversiteit, met name gericht op creatie van nieuwe natuur en deels op verbetering van bestaande natuur. Deze maatregelen zullen gebiedsdekkend (dus zowel aan de randen als in de kern) worden toegepast.

Negatief voor de biodiversiteit is:

- De verdichtingsopgave waardoor de bevolkingsdruk en dus verstoring van flora en fauna per definitie toeneemt. Veel algemene soorten zijn echter niet bijzonder verstoringsgevoelig.
- Extra verstoring en aantasting door alle beoogde sloop- en bouwwerkzaamheden in het gebied.

Hieronder wordt per alternatief beoordeeld hoe zich bovenstaande tot elkaar verhoudt.

Alternatief 1: gebundelde verdichting met HOV-as

De gebundelde verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in de as van Overvecht. Op deze plek is de biodiversiteit reeds (erg) laag. Het effect van de verdichting in de as op de biodiversiteit wordt derhalve zeer beperkt verwacht. Aan de randen van Overvecht is er niet of nauwelijks sprake van verdichting waardoor de fysieke situatie voor alle aan de randen voorkomende biodiversiteit nauwelijks verandert. Wel zal ook hier sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Zoals gezegd zijn veel algemene soorten niet bijzonder verstoringsgevoelig, waardoor de effecten heel beperkt zullen zijn. Deze mate van verdichting wordt neutraal tot licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 47 ha, groenblauwe routes 2,17 ha en buurt en wijkgroen 14,25 ha), de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw en alle overige beoogde maatregelen voor de biodiversiteit zorgt voor een positief effect op de biodiversiteit. De vijf V's voor soorten (Verblijfplaatsen, Voedsel, Verbinding, Veiligheid en Variatie) worden hiermee immers versterkt, waardoor de kans op meer soorten en aantallen toeneemt. Omdat veel algemene soorten (die in Overvecht voorkomen en/of verwacht worden) beperkt verstoringsgevoelig zijn, wordt dit alternatief positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden immers inspanningen geleverd waardoor de bestaande natuur deels wordt beschermd en verbeterd, waardoor nieuwe natuur wordt toegevoegd, en waardoor de biodiversiteit naar verwachting toeneemt.

Alternatief 2: gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

De gespreide verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in een groter deel van Overvecht. Door de toegepaste spreiding zijn de effecten op flora en fauna echter lokaal en beperkt. Wel zullen er op meer plekken dan bij alternatief 1 effecten merkbaar zijn. Ook bij dit alternatief zal er overal sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Zoals gezegd zijn veel algemene soorten niet bijzonder verstoringsgevoelig, waardoor de effecten heel beperkt zullen zijn. Ook deze mate van verdichting wordt voor biodiversiteit neutraal tot licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 48 ha, groenblauwe routes 6,05 ha en buurt en wijkgroen 13,68 ha), de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw en alle overige beoogde maatregelen voor de biodiversiteit zorgt bij dit alternatief voor een positief effect op de biodiversiteit. De vijf V's voor soorten (Verblijfplaatsen, Voedsel, Verbinding, Veiligheid en Variatie) worden hiermee immers versterkt, waardoor de kans op meer soorten en aantallen toeneemt. Omdat veel algemene soorten (die in Overvecht voorkomen en/of verwacht worden) beperkt verstoringsgevoelig zijn, wordt dit alternatief positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden immers inspanningen geleverd waardoor de bestaande natuur deels wordt beschermd en verbeterd, waardoor nieuwe natuur wordt toegevoegd, en waardoor de biodiversiteit naar verwachting toeneemt.

Ervan uitgaande dat de referentiesituatie al slechter wordt dan de huidige situatie door autonome afname van de biodiversiteit, wordt verwacht dat de alternatieven 1 en 2 beide zorgen voor een positief effect (+) voor de biodiversiteit. Het verschil tussen beide alternatieven (met name gericht op de wijze van verdichting en de hoeveelheid extra groen) is te klein om op basis van het hier gehanteerde toetsingskader onderscheidend te zijn voor alle biodiversiteit in heel Overvecht.

NNN

De Omgevingsvisie spreekt van het “koesteren van het NNN” (deel A) en “behoud van bestaande ecologische kwaliteiten” (deel B). Van versterking is in beide alternatieven echter geen sprake. Bestaande gebieden blijven behouden en instandhouding/beheer blijft gericht op de wezenlijke kenmerken en waarden zoals beschreven onder ‘Referentiesituatie’. Derhalve blijft de beoordeling uit het MER, te weten een neutraal effect (0) voor beide alternatieven, staan.

Natura 2000

Zoals in het MER Omgevingsvisie Overvecht is beschreven zorgt de afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijfsengebied Overvecht) ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod. Wel zijn de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden beschreven in het planMER.

4.2 Cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

De Commissie mer adviseert de referentiesituatie voor cultuurhistorie aan te vullen en in de effectbeoordeling in te gaan op de risico's en kansen van sloop. De aanvulling van de referentiesituatie is in de eerste subparagraaf beschreven en in de navolgende subparagraaf is een aanvulling gedaan op de effectbeschrijving. Het verandert de effectbeoordeling van cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit overigens niet.

4.2.1 Aanvulling op referentiesituatie

CIAM-gedachtegoed

Utrecht Overvecht is gebouwd volgens de principes van het CIAM-gedachtegoed (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). Dit was een groot internationaal platform dat in de eerste helft van de 20e eeuw een nieuwe stijl van bouwen introduceerde. Eén van de belangrijkste ideeën vanuit de CIAM was het idee van 'De functionele stad'. In de CIAM werden geplande steden gepropageerd, waarbij de functies als wonen, werken en recreatie van elkaar gescheiden zijn. Utrecht Overvecht is hier een duidelijk voorbeeld van. Er is een plan ontworpen dat een grote variatie kende in lange lijnen, afwisseling van stedelijke ruimten, gevoel voor omgeving en een vlechtwerk van programmatische elementen (gebouwd). Overvecht is ook een ontwerp van twee verschillende stedenbouwkundigen, ieder met een eigen ontwerpopvatting en handschrift. Er is een duidelijk verschil tussen Overvecht-Zuid (van stedenbouwkundige Wissing) en Overvecht-Noord (van stedenbouwkundige Hanekroot). Zuid is kleinschaliger van opzet dan Noord. Ook is er vanaf het begin ingezet veel verschillende woningtypologieën. In de Omgevingsvisie worden verder de volgende oorspronkelijke ruimtelijke principes (CIAM-kwaliteiten) van Overvecht genoemd:

- Wijkgedachte (verschillende woningtypes voor een mix in leeftijdsgroepen)
- Licht, lucht en ruimte voor een gezonde leefomgeving
- Functiescheiding
- Rationeel bouwen met repeterende bouwblokken
- Orthogonale structuur: De bebouwing volgt een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden voor een optimale bezonning.
- Auto ruim baan: brede wegprofielen en grote parkeervelden

Een deel van deze ontwerpprincipes, zoals de wijkgedachte, de gezonde leefomgeving en de wijk van buurten in een groen raamwerk zijn nog steeds actueel in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken. Groene voegen zijn vooral in Zuid de belangrijke zones. In Noord is het groen met de voorzieningen weer anders van opzet. Ook zijn juist hier verbeteringen mogelijk, zoals de groene voeg ontdoen van allerlei latere bebouwing.

Aanvullende cultuurhistorische waarden

In het MER worden veel cultuurhistorische waarden van Overvecht beschreven. Aanvullend hierop zijn nog de volgende waarden te benoemen. De singelstructuur van Park de Watertoren met de groene oevers is één van de belangrijkste cultuurhistorische elementen in Overvecht-Zuid. De Vechtscheg achter de Vechtdijk bestaat uit een brede groenzone met parkruimtes, sportvoorzieningen en een aantal oude landgoedbossen met waardevolle oude bomen. Naast een belangrijke ecologische functie heeft de Vechtscheg ook een belangrijke cultuurhistorische waarde met Fort aan de Klop en Slot Zuylen midden in het gebied.

4.2.2 Aanvulling op effectbeoordeling

Verbetering van verzwakte CIAM-kwaliteiten

Een aantal CIAM-kwaliteiten zijn door de jaren heen zichtbaar gebleven in Overvecht. Zo heeft de ruimtelijke opzet van buurten in een groen raamwerk gezorgd voor een sterke ruimtelijke structuur waarbij het groen altijd in de buurt is. Op een aantal plekken is het raam-werk door latere toevoegingen van bebouwing, verharding en hekwerken verrommeld en versnipperd. De Omgevingsvisie zet in op het behouden en versterken van de groenstructuur.

Een aantal ruimtelijk principes zijn in de kern goed maar niet overal goed tot uiting gekomen. Zo kan de wijkgedachte opnieuw ingevuld worden en de gemeenschapsvorming versterkt worden. De Omgevingsvisie stimuleert meer gemixte en nieuwe woningtypen en ruimten om elkaar te ontmoeten. De voetganger had een belangrijke plek in de CIAM-gedachte. Rationalisatie en standaardisatie van de bouw en opkomst van de auto leidde ertoe dat er veel onaantrekkelijke en anonieme openbare ruimtes ontstonden. Op veel plekken was de menselijke maat niet aanwezig en ontbreekt een goede relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Dit is terug te zien in de blinde plinten, de grote hoeveelheden verharding en de open velden met kijkgroen.

De Omgevingsvisie wil in de hele wijk de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid verbeteren. Dit gebeurt door bij herstructurering meer voorkanten, ogen op straat, goede langzaam verkeer routes en meer groen te realiseren. Dit volgt het CIAM-gedachtegoed van gescheiden verkeerstromen en voldoende groen voor dagrecreatie. De perceptie van sociale veiligheid kan verbeterd worden door een betere mix aan woningtypen, veilige buurten met een menselijke maat, ogen op straat door actieve plinten (wonen, werken, voorzieningen) en aangename routes en plekken waar prettig verblijven en ontmoeten centraal staat.

Effect cultuurhistorische waarden

Gemeente Utrecht gaat volgens de Omgevingsvisie respectvol om met de cultuurhistorische kernwaarden. Dit zijn ruimtelijke dragers voor Overvechtse identiteit en herkenbaarheid. UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die behouden blijven. Zo blijft beleving van de Klopvaart als rijksmonument onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie behouden hoewel deze door woningbouw visueel licht kan worden aangetast (zie volgende paragraaf). De uitdaging is om deze groenblauwe structuur te versterken als verbindingszone en ontmoetingsplek. De cultuurhistorische kenmerken van park De Watertoren, zoals de zichtlijnen naar de watertoren, blijven goed herkenbaar. Ingrepen dienen wel rekening te houden met de lange lijnen, de zichtlijnen en het karakter van de singel met van oorsprong strakke kanten. Aantasting van cultuurhistorische elementen buiten Overvecht is gezien de locatie van de ontwikkelingen niet aan de orde. Hoewel binnen Overvecht meer verdichting plaatsvindt (en wellicht hogere bebouwing) doet dit geen afbreuk aan erfgoed rondom Overvecht. Het contrast tussen 'stad en land' wordt door hoogbouw iets groter, maar de cultuurhistorische waarden van het landschap rondom Overvecht blijven intact. Het Noorderpark Ruigenhoek ligt aan de noordkant van Overvecht en valt onder het UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hier schrijft de Omgevingsvisie voor om landschapseigen elementen (zoals beplanting, ontginningsstructuren,

polderlandschap, etc.) te gebruiken bij de ontwikkelingen in het gebied. De Gageldijk wordt hierin versterkt als herkenbare lineaire landschapsstructuur en het doel is om de forten in het gebied beter te verbinden.

Risico's en kansen sloop

Alternatief 1

Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken verdwijnen om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. De hoogstedelijke milieus worden geconcentreerd rondom HOV haltes aan een centrale as die van het station Overvecht, langs centrum Overvecht, via de Carnegie-dreef naar bedrijventerrein Nieuw Overvecht loopt. De sloop van gemeentelijke of rijksmonumenten wordt niet beoogd. Een risico van de bouw is een visuele aantasting van de Klopvaart als onderdeel van de Hollandse Waterlinie. Er ontstaat een sterke verdichting in noordwest/zuidoost-as, de Klopvaart ligt hier haaks op. Verminderde zichtbaarheid of beleefbaarheid valt echter mee. De verdichting is namelijk het sterkst rondom de HOV-haltes. Bij de Klopvaart komen geen extra haltes. Ook staan er in de huidige situatie al enkele 10-hoog flats rond de Klopvaart. De cultuurhistorische kwaliteiten van de omgeving (o.a. slot Zuylen) blijven onaangetast. Vanwege de sterke concentratie van de ontwikkeling worden de stedenbouwkundige karakteristieken in grote delen van de wijk niet aangetast.

Alternatief 2

In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en meer verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Meerdere buurten worden dus ingrijpend verdicht waardoor de stedenbouwkundig structuur wijzigt. De risico's op aantasting van erfgoed is zijn zeer beperkt. De rijks- en gemeentelijke monumenten in en om het plangebied blijven behouden. Deze vastgestelde waarden zijn wettelijk beschermd en voor verbouw of sloop gelden juridische beperkingen (o.a. onderzoek en vergunningplicht). Wel biedt dit alternatief meer kansen voor herstel van de CIAM-kwaliteiten. Zo kan door heel Overvecht de wijkgedachte verbeterd worden door mengeling van woningtypes, kan de groenstructuur verbeterd worden en de menselijke maat terug gebracht worden (door grote anonieme ruimtes te verkleinen/benutten en voorkanten te verbeteren). Een uitdaging is het voorkomen dat de open stedenbouw-opzet van Overvecht te veel verdicht wordt.

Om de sociale veiligheid te verhogen worden in de nieuwbouw andere ontwerpprincipes gehanteerd. Een divers woningaanbod met aandacht voor de menselijke maat, het creëren van ogen op straat, gebouwde parkeervoorzieningen en het introduceren van een nieuwe bouwhoogten.

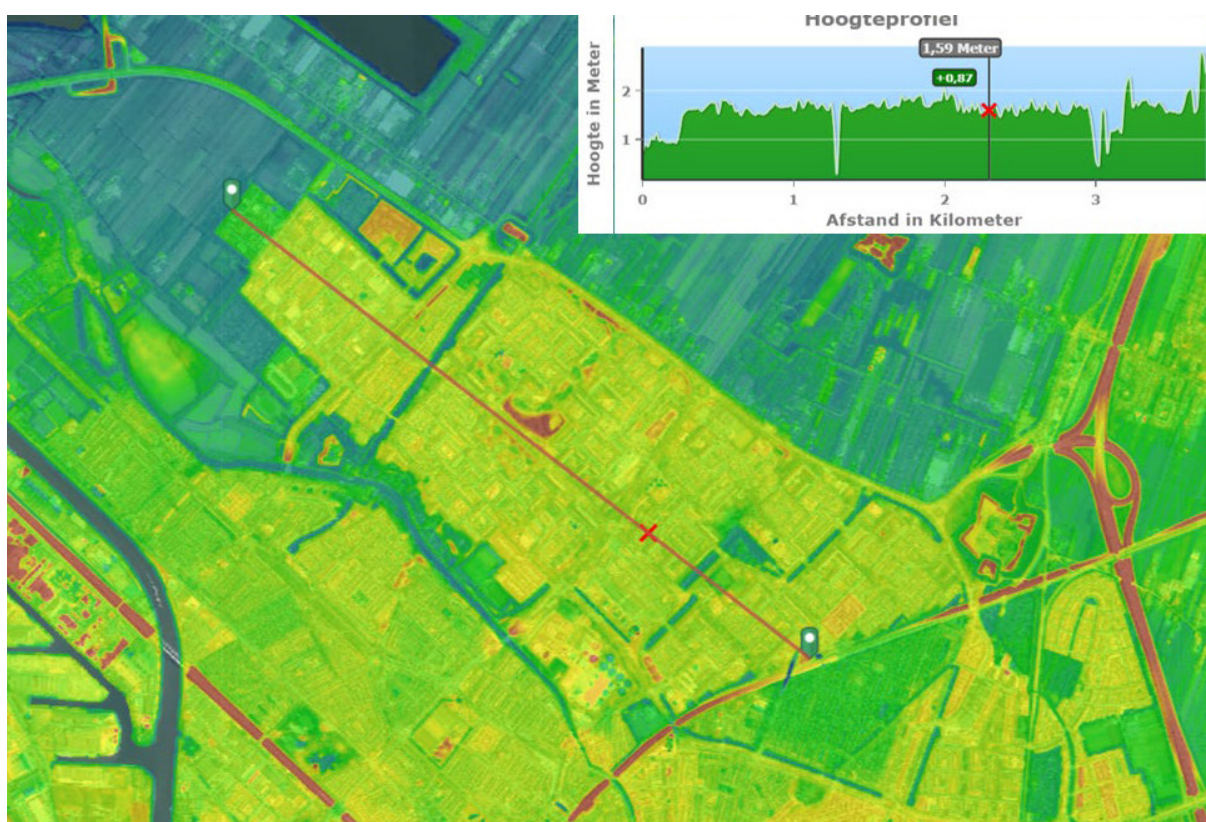
4.3 Waterhuishouding

In deze paragraaf is een aanvulling op het MER opgenomen wat betreft het aspect waterhuishouding.

4.3.1 Huidige situatie waterhuishouding

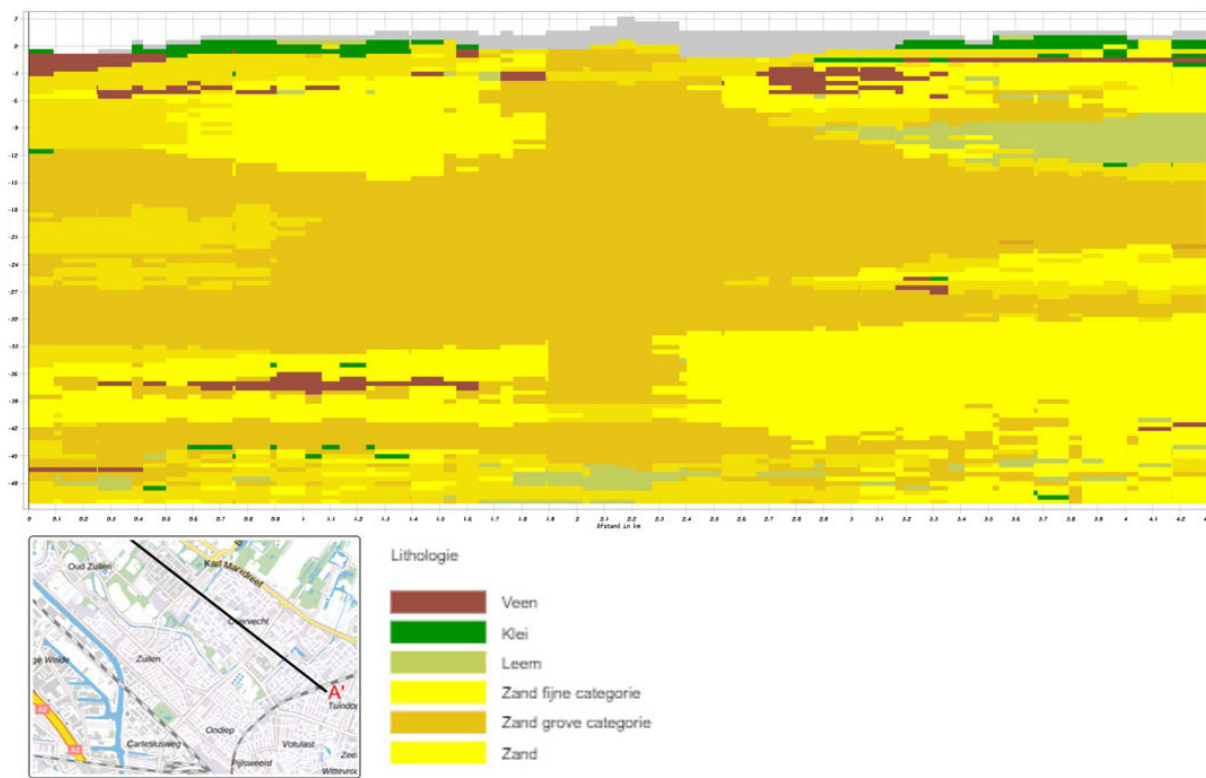
Bodem en maaiveld

Bij de aanleg van de wijk Overvecht in de jaren 60 is het gebied integraal opgehoogd met een zandlaag van circa 1 à 1,5 m naar een wegpeil van +1,55 à 1,65 m NAP (Overvecht-Noordelijke stadsrand: 4.9 Water - planviewer.nl). Het maaiveld is daarom door het hele gebied relatief gelijk. Lokaal komen verschillen in maaiveld voor. In het gebied varieert de maaiveldhoogte tussen NAP -0,15 m NAP en +3,04 m NAP en bij park de Gagel en Sjanghaipark ligt het maaiveld tot wel +9,0 m NAP.



Figuur 4.2 Maaiveldhoogte in het gebied Overvecht waarbij rood hoge en blauw lage maaiveldhoogtes aangeven (bron: AHN4)

Via de database van DINOloket is een inventarisatie van de bodemopbouw uitgevoerd. In het verleden zijn boringen uitgevoerd in en in de omgeving van Overvecht. Daarnaast is gekeken naar een dwarsprofiel uit het regionale GeoTOP-bodemmodel (Figuur 4.2). Hieruit volgt dat de bodem hoofdzakelijk uit (grof) zand bestaat en dat in de eerste vijf meter beneden maaiveld lokaal klei- en/of veenlagen aanwezig zijn direct onder maaiveld, onder de ophooglaag zand of dieper. Waar klei en/of veen voorkomt zorgt dit voor een slecht doorlatende bodem. In het zuiden van het gebied bevindt zich op circa 8 á 11 m beneden maaiveld een storende leemlaag en komen lokaal ook leemlagen in de eerste vijf meter onder maaiveld voor. De aanwezigheid van leemlagen veroorzaken ook een storende werking op de doorlatendheid van de bodem.



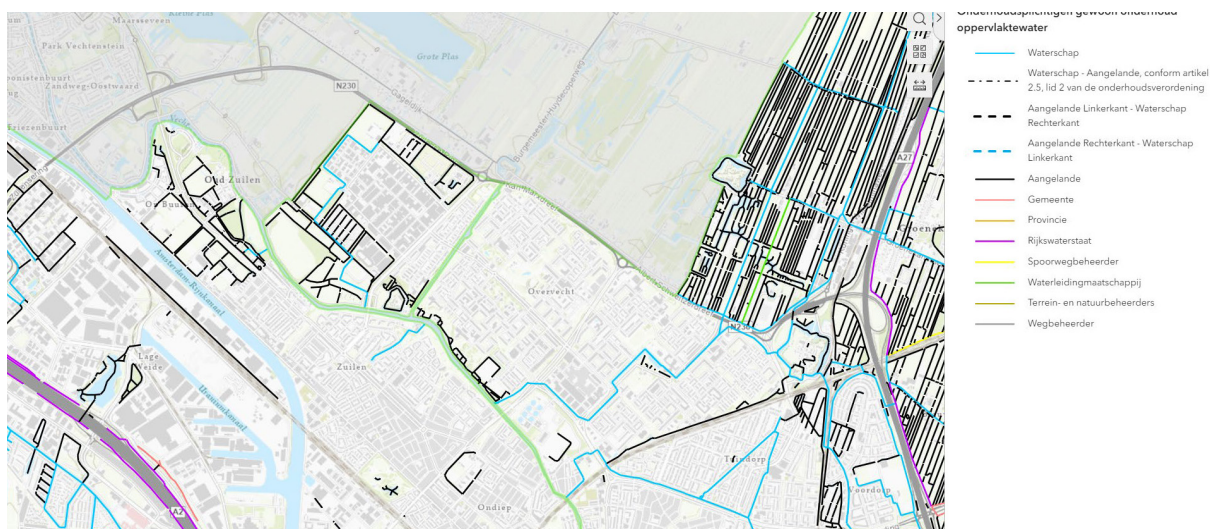
Figuur 4.3 Regionale bodemopbouw (bron: DINOloket GeoTOP)

Oppervlaktewater

In en rond het gebied Overvecht is een oppervlaktewaterstructuur aanwezig dat voornamelijk bestaat uit vier belangrijke watergangen: de Vecht langs het westen van het gebied (primaire watergang), de Klopvaart (primaire watergang) in het noordwesten van Overvecht, de singels Overvecht langs de Moldaudreef-Moezeldreef-Zamenhofdreef-Brailledreef-Einsteindreef in het zuidelijk/centrale deel van Overvecht (primaire watergang) en de spoor-singel langs de Vestadreef-Winterboeidreef bij het spoor Utrecht-Amersfoort (tertiaire watergang). Deze watergangen monden allen (uiteindelijk) uit in de Vecht, dat in noordelijke richting stroomt naar het Markermeer. In Figuur 5.3 zijn de watergangen weergegeven.

Het bevoegd gezag van het oppervlaktewater in Overvecht ligt bij verschillende overheidsinstanties. Heel Overvecht ligt in het beheergebied van Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR). Echter is de Vecht, de Klopvaart en de watergang Gageldijk in beheer van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en tertiair oppervlaktewater zoals de spoor-singels, watergangen in parken en rondom Fort de Klop en Blauwkapel zijn in beheer van de gemeente.

Het overgroot deel van het oppervlaktewatersysteem in Overvecht maakt deel uit van één peilgebied (OTV_001) met een vast peil van +0,19 m NAP. Het oppervlaktewater in het gebied van park Vechtzoom (OTV_002) langs het westen van het gebied, en het oppervlaktewater in het zuiden langs de spoor-singel (OTV_004) hebben een lager peil, namelijk een vast peil van -0,1 m NAP. Ook het oppervlaktewater rondom het sportpark Loevenhoutsedijk en wijk De Hoogstraat (OTV_003) heeft een lager flexibele peil: zomer -0,1 m NAP en winter -0,4 m NAP. Het oppervlaktewater behorende bij Fort Blauwkapel heeft een eigen peilgebied. Het waterpeil ligt hier het hoogst en heeft een vast peil van +0,55 m NAP.



Figuur 4.4 Overzicht oppervlaktewater (bron: HDSR Onderhoudslegger 2024)

Waterkering

In het gebied Overvecht zijn twee waterkeringen aanwezig, langs de Vecht (Vechtkade Oost) en de Klopvaart (Kerkeindsche vaartkade oost / west). Volgens de legger van waterschap AGV zijn de waterkeringen aangemerkt met de functie 'overige waterkeringen'. De waterkeringen hebben een kernzone van 20 m (dubbelbestemming) uit de damwand of insteek talud en een beschermingszone van 15 m. Werken binnen beide zones is vergunningplichtig.

Riolering

Riolering in het gebied Overvecht bestaat voornamelijk uit een gemengd stelsel onder vrij verval. Dit betekent dat het afvalwater en hemelwater gezamenlijk ingezameld en afgevoerd worden naar rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) Overvecht aan het Zandpad. Het gebied Overvecht is onderdeel van twee bemalingsgebieden. Het gebied ten zuiden van de Klopvaart ligt in het bemalingsgebied 'Overvecht'. Het gebied ten noorden van de Klopvaart maakt deel uit van bemalingsgebied 'Overvecht-Noord'. Om wateroverlast te voorkomen, voeren overstorten overtollig (hemel)water af naar de Vecht.

4.3.2 Autonome ontwikkeling waterhuishouding

Bodem en maaiveld

De wijk Overvecht is bij aanleg in zijn geheel met een zandlaag van 1 à 1,5 m dik opgehoogd om ruimschoots te voldoen aan de ontwateringscriterium van 0,7 m. Dit maakt Overvecht geschikt voor infiltratie. Nieuwe ontwikkelingen worden gestuurd op basis van water en bodem sturend als onderdeel van klimaatadaptief bouwen. Het huidige water en bodemsysteem is hier leidend voor de inrichting van nieuwe ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zoals enkele gebiedsontwikkelingen en het uitvoeren van het Groenstructuurplan 2017-2030 zal de bodemopbouw niet wezenlijk veranderen en het maaiveld beperkt beïnvloeden door mogelijk lokaal nodige aanpassingen. De aanwezigheid van klei, veen en/of leem in de ondergrond kan invloed hebben op de bergingsopgave van nieuwe ontwikkeling al dan niet het afkoppelen bij de rioolvervangingsopgave van de wijk. Bij het toepassen van infiltratievoorzieningen kan gekeken worden welke maatregelen nodig zijn om infiltratie te bevorderen bij de aanwezigheid van een storende klei, veen en/of leemloog, zoals de storende laag doorbreken bij aanleg van het rioolcunet of een diepte infiltratieput naar het watervoerend pakket.

Oppervlaktewater

De belangrijkste functie van het oppervlaktewater in bebouwd gebied is overtollig neerslag bergen en afvoeren. Het oppervlaktewatersysteem is daarom zo ingericht en beheerd om wateroverlast en/of overstromingen tegen te gaan. Doordat bebouwde gebieden meer verhard zijn stelt het waterschap en gemeente eisen voor nieuwe ontwikkelingen om het oppervlaktewatersysteem niet verder te belasten. Uitvoering van het Groenstructuurplan 2017-2030 zorgt dat Overvecht groener en klimaatbestendig wordt ingericht met als gevolg een robuuster (oppervlakte)watersysteem. In de Visie Water en Riolering Utrecht (2022), Programma Water en Riolering 2024-2028 en Visie Klimaatadaptatie Utrecht heeft de gemeente het doel vastgelegd om minimaal 90% van het regenwater vast te houden op de plek waar het valt. Door zo veel mogelijk water in de bodem op te vangen in plaats van af te voeren via het riool zal tijdens extreme neerslag minder water middels overstorten op het oppervlaktewater worden geloosd.

Grondwater

Als onderdeel van de grootschalige rioolvervangingsopgave in Overvecht is infiltratie-onderzoek uitgevoerd (BZ Ingenieurs & Managers, Effecten grootschalige infiltratie Overvecht Utrecht (d.d. 26-4-2023), kenmerk: BZ325b.230426). Het streven van de gemeente is om 90% van de jaarlijkse hoeveelheid neerslag vast te houden en te laten infiltreren.

Uit het onderzoek blijkt dat Overvecht uitermate geschikt is om hemelwater te bergen en in de bodem te infiltreren en is hier ontwikkelen in lijn met het principe water en bodem sturend. In de worst-case scenario, oftewel de combinatie van klimaatverandering én grootschalig infiltreren bij een bui T=10, voldoen alle deelgebieden aan de ontwateringseis van 0,7 m beneden straatpeil. In deelgebied Wolgadreef in het oosten van Overvecht zijn de hoogste grondwaterstanden te vinden van 1,0 tot 1,4 m onder maaiveld. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig om grondwateroverlast in kelders te voorkomen, al wordt de ontwateringsdiepte niet overschreden.

Riolering

Het functioneren van ondergrondse en bovengrondse voorzieningen ten behoeve van de inzameling en het transport van afvalwater, de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast, dient te zijn gewaarborgd. De mate van functioneren is afhankelijk van de conditie en de dimensies van de voorzieningen. In de autonome ontwikkeling zal tot aan 2040 in een deel van de wijk Overvecht grootschalig rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit betekent dat afvalwater en hemelwater afzonderlijk van elkaar wordt ingezameld en afgevoerd. Bij het dimensioneren van het nieuwe rioolstelsel wordt rekening gehouden met het veranderend klimaat.

Effectbeoordeling

Met de aanvullingen op de referentiesituatie voor waterhuishouding blijft de effectbeoordeling voor bodem en water hetzelfde zoals in het MER beschreven. Dit betekent voor de indicatoren grondwater een neutraal effect (0) en waterkwantiteit een positief effect (+). Voor grondwater betekent dit dat voor beide alternatieven 1 en 2 de stijgende grondwaterstanden als gevolg van grootschalige infiltratie geen effect hebben op de bebouwing en dat de beoogde bebouwing geen effect hebben op de stijgende grondwaterstanden in zijn geheel. De toename van groen in het gebied zorgt voor extra infiltratie maar ook voor meer verdamping. Abusievelijk is in het MER gesteld dat het gewicht van extra verharding en gebouwen mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Dit klopt echter niet. Overvecht is niet zettingsgevoelig, mede omdat de bodem voornamelijk uit zand bestaat en omdat de wijk in de jaren 60 is aangelegd. Mogelijke zetting door de toenmalige bouw heeft al plaats gevonden en is nu niet meer van toepassing; ook niet bij de herontwikkeling van het gebied.

Ten opzichte van het oorspronkelijk MER is er wel een aanvullende aanbeveling, namelijk om de geschiktheid van Overvecht voor grootschalige infiltratie te benadrukken in de Omgevingsvisie Overvecht. Dit is namelijk een belangrijke factor voor het realiseren van een klimaat- en toekomstbestendige omgeving.

4.4 Verkeer

De Commissie mer heeft een aantal adviezen aangedragen voor het thema verkeer. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het gebruikte verkeersmodel en wordt aangegeven hoe de adviezen voor de fases die volgen na de Omgevingsvisie, zoals de verdere stedenbouwkundig uitwerking, worden gezien.

Verkeersmodel

Bij de start van de studie is tussen de verschillende partijen afgesproken welk verkeersmodel gebruikt zou worden. Dit betreft het VRU3.4 2030+ model, afkomstig van de MIRT verkenning OV & Wonen. In dit model zitten de geplande woningbouwontwikkelingen in en rondom Utrecht, en sluit daarmee goed aan op deze studie. Uitgangspunt voor MER-studies is dat het meest recente verkeersmodel moet worden toegepast. Dat is gedaan door met versie 3.4 van het VRU te rekenen.

Het basisjaar is met jaartal 2015 relatief oud, maar een nieuwer basisjaar leidt niet per se tot betere of andere prognoses. Het gaat erom dat het basisjaar goed gevalideerd is. Dat is met het VRU3.4 het geval. Daarnaast zijn de berekeningen met name gebruikt voor de effectbeoordeling van de varianten ten opzichte van de autonome situatie. Voor de prognoses is het van belang dat alle reeds gedane én geplande ontwikkelingen in het model zitten. Hierover is overleg geweest tussen de verkeersspecialisten van Goudappel en de gemeente Utrecht. Gezamenlijk is gekozen voor de 2030+ variant uit de MIRT verkenning OV & Wonen.

De gemeente Utrecht is op het moment van schrijven bezig met een nieuwe versie van het verkeersmodel, met daarin ook een nieuw basisjaar (2019). Dit model is naar verwachting in het najaar van 2024 gereed. Indien er de komende jaren nadere studies worden gedaan bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, dan zal deze meest recente versie van het Utrechtse verkeersmodel gebruikt worden om de berekeningen uit te voeren.

Verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is nu met name gekeken naar de hoeveelheid autoverkeer op het netwerk en specifiek de woonbuurten. Verkeersveiligheid hangt zeker niet alleen samen met de hoeveelheid autoverkeer in woonbuurten, maar is wel een belangrijke randvoorwaarde bij het Duurzaam Veilig kunnen inrichten van straten.

Duurzaam Veilig (DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030. Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem) is een visie om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Het is een methode om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren door een weg zo in te richten dat vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Dit wordt gedaan aan de hand van drie ontwerpprincipes (functionaliteit van wegen, (bio)mechanica en psychologica).

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid in de verschillende alternatieven die in de Omgevingsvisie zijn onderzocht is ook rekening gehouden met de functie van de weg, aanwezigheid van doorgaand verkeer en oversteekbaarheid. Bij alternatief 1 (gebundelde verdichting) worden de woonstraten (zoals de Nijldreef) vrijgespeeld van doorgaand verkeer. Hierdoor heeft de weg geen stroomfunctie meer, maar staat de uitwisseling van modaliteiten centraal. In alternatief 2 verandert er weinig aan de functie van de wegen in Overvecht. Daarom scoort alternatief 1 in het MER hoger op het thema verkeersveiligheid.

We nemen het advies ter harte om bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de Omgevingsvisie dieper op het thema verkeersveiligheid in te gaan.

Kwaliteit OV

De Commissie merkt uit haar zorgen over de dienstverlening voor reizigers bij de buurtgerichte OV diensten in alternatief 1. Bovendien is het niet helder in hoeverre reizigers vanuit verschillende buurten in Overvecht meer afhankelijk worden van een overstap.

In alternatief 1 wordt ingezet op een HOV-verbinding via de centrale as van de wijk (Carnegiedreef). Door middel van 'superhaltes' aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurtgericht openbaar vervoer. Buurtgericht openbaar vervoer zorgt ervoor dat de centrale HOV-as, station Overvecht of het winkelcentrum goed bereikbaar is voor iedereen binnen de subwijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen snel op hun bestemming zijn. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht worden in dit alternatief geweerd.

Er is dus een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de provincie. Het voorgestelde OV-systeem in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Gemeente Utrecht deelt het advies van de Commissie mer om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties. Daarom is door de OV-alliantie een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken.

Vervoerswijzekeuze in relatie tot parkeerbeleid

De Commissie merkt stelt de vraag of een (in beide alternatieven zelfde) sturend parkeerbeleid in alternatief 2 niet tot dezelfde of een sterkere modal shift kan leiden in vergelijking met alternatief 1.

Bij het opstellen van de alternatieven is bewust gekeken naar de mate van parkeerbeleid in relatie met de kwaliteit van de overige vervoerswijzen. In Overvecht komt er in de toekomst in elk geval enige vorm van parkeerregulering, dit is al door de raad vastgesteld.

Bij alternatief 1 is er sprake van een strikter parkeerbeleid dan bij alternatief 2. Om dit te kunnen doen zorgen we voor extra kwaliteit bij de andere vervoerswijzen. Er is sprake van uitstekende loop- en fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt er een hoogwaardig OV-product (HOV) aangeboden door het hart van de wijk (Carnegiedreef, Zamenhofdreef). Bewoners krijgen hiermee snelle en frequente verbindingen met de belangrijkste bestemmingen (winkelcentrum, Utrecht Centraal). Hiermee is het OV een reëel alternatief voor de auto, en is gekozen voor extra sturend parkeerbeleid.

Ook bij alternatief 2 is er sprake van parkeerbeleid, maar minder sturend dan in alternatief 1. Indien hier ook voor dezelfde mate van sturing zou zijn gekozen als in alternatief 1 is het denkbaar dat dit tot een sterkere modal split kan leiden. Er is echter bewust voor dit onderscheid gekozen. Om extra sturend parkeerbeleid toe te kunnen passen is een hoogwaardige OV-voorziening nodig. Dit is in alternatief 2 niet het geval, omdat wordt voortgeborduurd op het bestaande lijnennet. Dit houdt in dat er geen HOV-lijn aan het OV netwerk van Overvecht wordt toegevoegd, maar dat alle lijnbussen door de woonstraten gaan. Hiermee is het product langzamer dan een gestrekte HOV-lijn. Daarmee is enige vorm van parkeerbeleid mogelijk omdat de alternatieve vervoerswijzen wel interessanter worden, maar is een strikter beleid zoals in alternatief 1 niet mogelijk conform het beleid van de gemeente.

4.5 Geluid

Ten aanzien van geluid heeft in eerste instantie een beoordeling plaatsgevonden onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder. Per 1 januari 2024 is de wetgeving ten aanzien van geluid opgenomen onder het wettelijk stelsel van de Omgevingswet. Omdat sprake is van een beleidsrijke aanpassing van het wettelijk kader voor geluid, is de geluidssituatie opnieuw afgewogen. Daarbij is nieuwe data ten aanzien van geluidsbelastingen beschikbaar gesteld door de Gemeente Utrecht. Op basis van deze nieuwe inzichten is het hoofdstuk geluid geactualiseerd.

4.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel 4.1 is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema geluid.

Beleidskader	Toelichting
Europees	
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	<p>Het wettelijk kader rond geluid is per 1 januari 2024 vastgelegd onder het wettelijk stelsel van de Omgevingswet. In het Bestluit kwaliteit leefomgeving zijn standaardwaarden en grenswaarden vastgelegd voor nieuwe of te wijzigen situaties.</p> <p>Voor nieuwe woningen langs gemeentelijke wegen geldt een standaardwaarde van 53 dB. Wanneer de geluidsbelasting hoger is dan deze standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Wanneer maatregelen niet kunnen worden getroffen of onvoldoende effect sorteren, kan het bevoegd gezag een hogere waarde dan de standaardwaarde toestaan. Daarbij geldt in beginsel een grenswaarde van 70 dB.</p> <p>Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen mag de geluidsbelasting in beginsel niet toenemen ten opzichte van de huidige geluidssituatie. Wanneer sprake is van een toename van de geluidsbelasting, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.</p> <p>- Vervolg op blz 48 -</p>

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	(vervolg)
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	<p>Een plan kan leiden tot 'indirecte planeffecten'. Hiervan is sprake wanneer de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de plannen met 1,5 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toekomstige referentiesituatie (zonder die plannen). Ook in geval van indirecte planeffecten dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.</p> <p>Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de geluidscriteria onder de Omgevingswet. In een later planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.</p>
Gemeentelijk	
Beleidsnota Geluid en Trillingen	<p>De gemeente Utrecht kent een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: "Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad."</p> <p>De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nieuw te bestemmen woningen beschikken over een: <ul style="list-style-type: none"> - geluidsluwe gevel; - rustige buitenruimte; - akoestisch goede woningindeling; • behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Toetsingskader geluid

In onderstaande tabel 4.2 is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Indicatoren	Beschrijving toetsingskader
Thema: Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	
++	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting
+	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting
0	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting
-	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting
- -	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van wegen ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van wegen < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van wegen 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van wegen 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van wegen 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van wegen > 40%

Indicatoren	Beschrijving toetsingskader (vervolg)
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van het spoor < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van het spoor 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van het spoor 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van het spoor 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van het spoor > 40%
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van industrie < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van industrie 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van industrie 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van industrie 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidcontouren van industrie > 40%
Thema: Beschouwing van gecumuleerd geluid	
++	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
+	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
0	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
-	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
- -	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten

In voorliggende analyse zijn geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre significante veranderingen van de geluidsbelasting kunnen worden verwacht. Een verandering van de geluidsbelasting van 2 dB of meer is daarbij als significante, waarneembare verandering beschouwd. Veranderingen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee niet significant. Van een verandering van 2 dB is sprake wanneer het verkeer met circa 40% toeneemt (bij gelijkblijvende verkeersverdelingen en een ongewijzigde omgeving).

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Er is een vergelijking gemaakt van de toekomstige planvarianten ten opzichte van de toekomstige autonome situatie (zonder de plannen voor Overvecht). Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 4.5 Beschouwde wegvakken voor analyse geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend op basis van de meet- en rekenmethode uit de Omgevingsregeling.

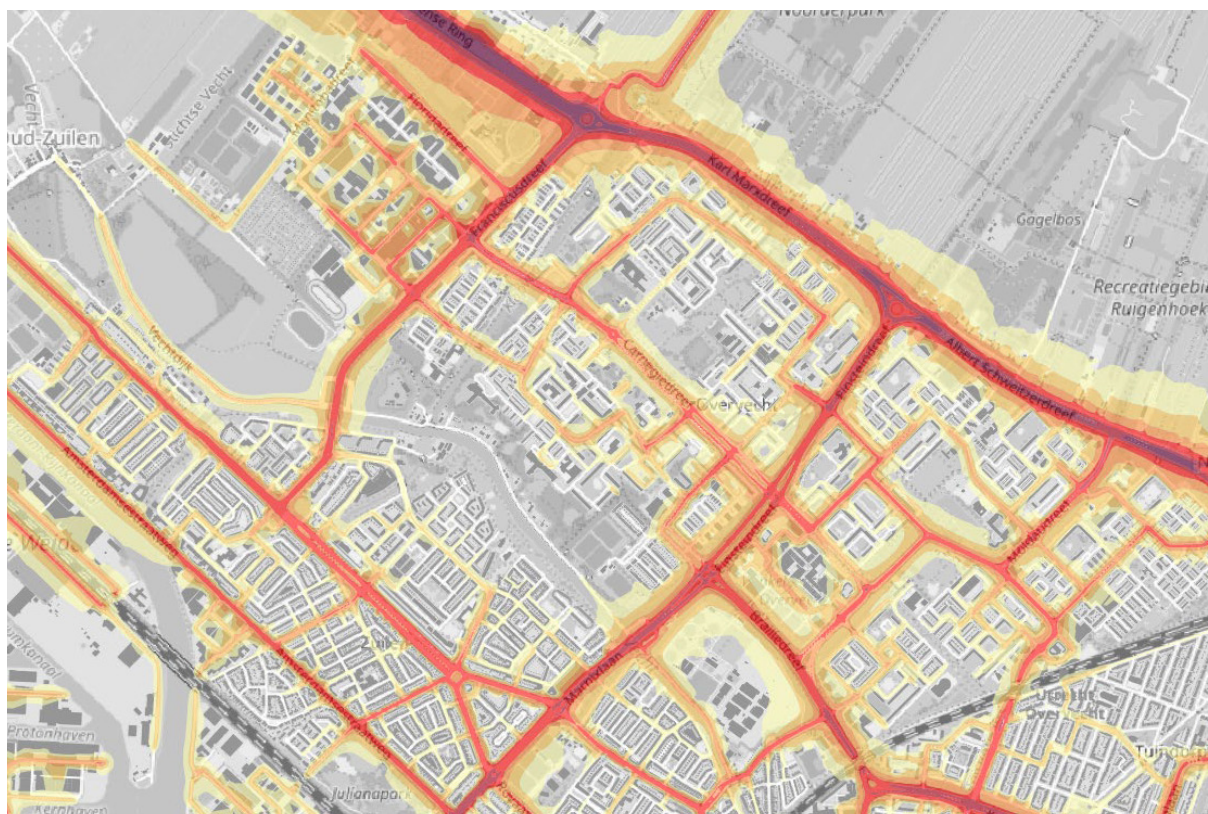
Omdat geen project-specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting. Tevens zijn de woningbouwlocaties beoordeeld ten opzichte van de ligging van de geluidsbronnen wegverkeer, railverkeer en industrie. De samenloop van deze geluidsbronnen is beoordeeld onder de gecumuleerde geluidsbelasting. Omdat sprake is van de realisatie van nieuwe woningen, zal in beginsel altijd sprake zijn van een toename van geluidsbelaste woningen. Wanneer het aantal woningen op hoogbelaste locaties beperkt blijft, is dit als positief beoordeeld. Wanneer het aantal woningen op hoogbelaste locaties hoger ligt, is een negatieve score toegekend.

4.5.2 Omschrijving referentiesituatie

Huidige situatie

Geluidssituatie wegverkeer

De geluidsbelastingen voor de huidige situatie zijn aangeleverd door de Gemeente Utrecht. Onderstaande figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer.



Figuur 4.6 Geluidsbelasting wegverkeer huidige situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

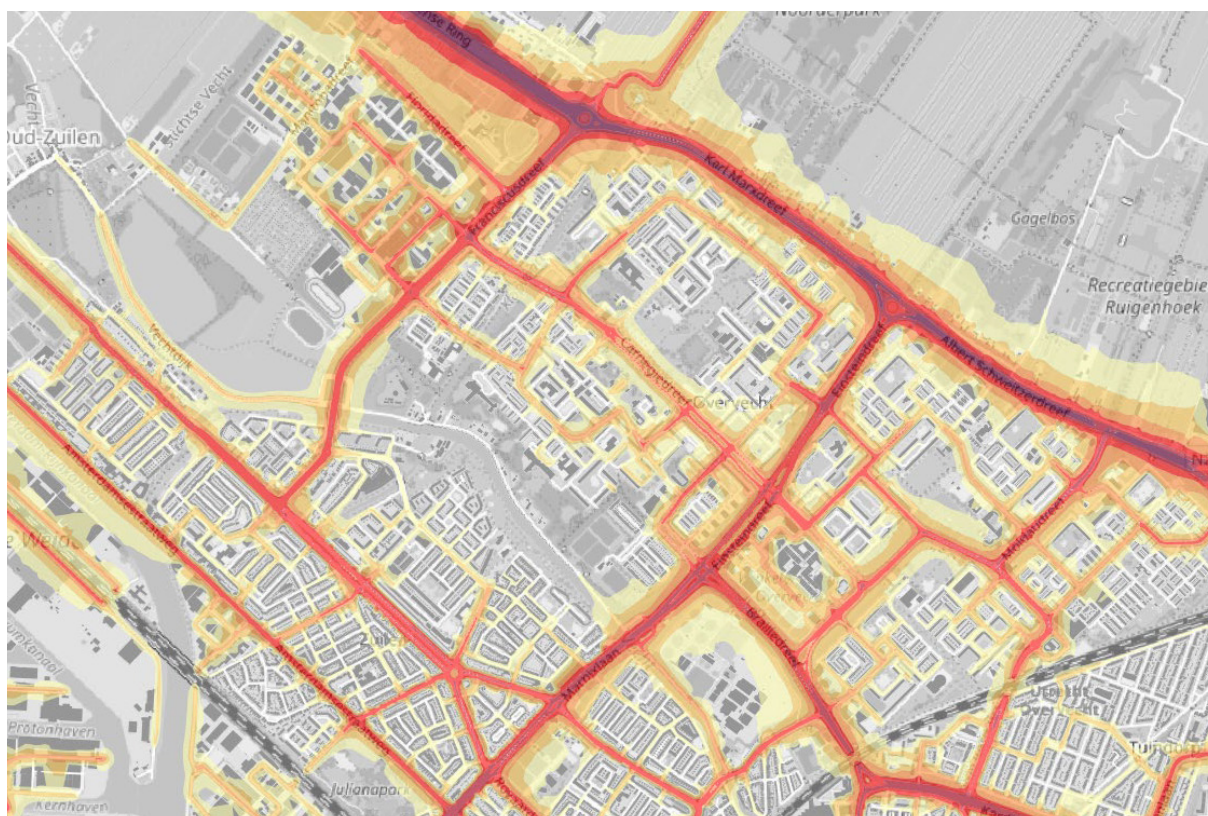
Gecumuleerd geluid

Naast het beschouwen van de verschillende geluidsbronsoorten is tevens de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Dit is de samenloop van het wegverkeersgeluid, railverkeersgeluid en industriegeluid. Afhankelijk van de sterkte van de geluidsbronsoort en de afstand tot de bron zal een bepaalde geluidsbronsoort in mindere of meerdere bepalend zijn voor de gecumuleerde geluidsbelasting.

Autonome ontwikkeling

Geluidssituatie wegverkeer

Ook voor de toekomstige autonome situatie heeft de Gemeente Utrecht geluidsbelastingen aangeleverd. De geluidscontouren zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 4.8 Geluidsbelasting wegverkeer autonome situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

Over het algemeen liggen de geluidscontouren iets verder van de weg ten opzichte van de huidige situatie. Dat wil zeggen dat de geluidsbelasting in de autonome situatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is het gevolg van de groei van het aantal verkeersbewegingen naar de toekomst.

Geluidssituatie railverkeer

Ook voor de toekomstige autonome situatie heeft de Gemeente Utrecht geluidsbelastingen voor railverkeersgeluid aangeleverd. De geluidscontouren zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 4.9 Geluidsbelasting railverkeer autonome situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

De geluidssituatie langs spoorwegen is in Nederland vastgelegd in het geluidsregister van ProRail. De geluidssituatie wordt jaarlijks gemonitord op vaste punten langs het spoor: geluidsproductieplafonds. Wanneer sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer, dient ProRail de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te overwegen. Daarmee is eventuele (autonome) groei van de geluidsbelasting aan banden gelegd en kan deze niet zondermeer toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Bij eventuele wijzigingen aan het spoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en zal bij toenames van de geluidsbelasting eveneens een afweging van geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden.

Geluidssituatie industrie

In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijfsgebied Overvecht en de gezoneerde industrieterreinen rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht en hulpwarmtecentrale Overvecht van Eneco, die geluidscontouren hebben. De geluidhinder van industrie neemt in de autonome ontwikkeling dan in beginsel ook niet toe.

Gecumuleerd geluid

Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de gecumuleerde geluidsbelasting eveneens toeneemt naar de toekomst.

4.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van geluid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 4.3 beoordeling geluid voor alternatief 1 en 2

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1		Effectbeoordeling alternatief 2	
Geluidssituatie langs wegen	Waarneembare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-		0	
Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van wegen ligt	--		--	
Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	+		++	
Geluidssituatie nieuwe woningen industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--		--	
Gecumuleerd geluid nieuwe woningen	Beschouwing van gecumuleerd geluid	--		--	

Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

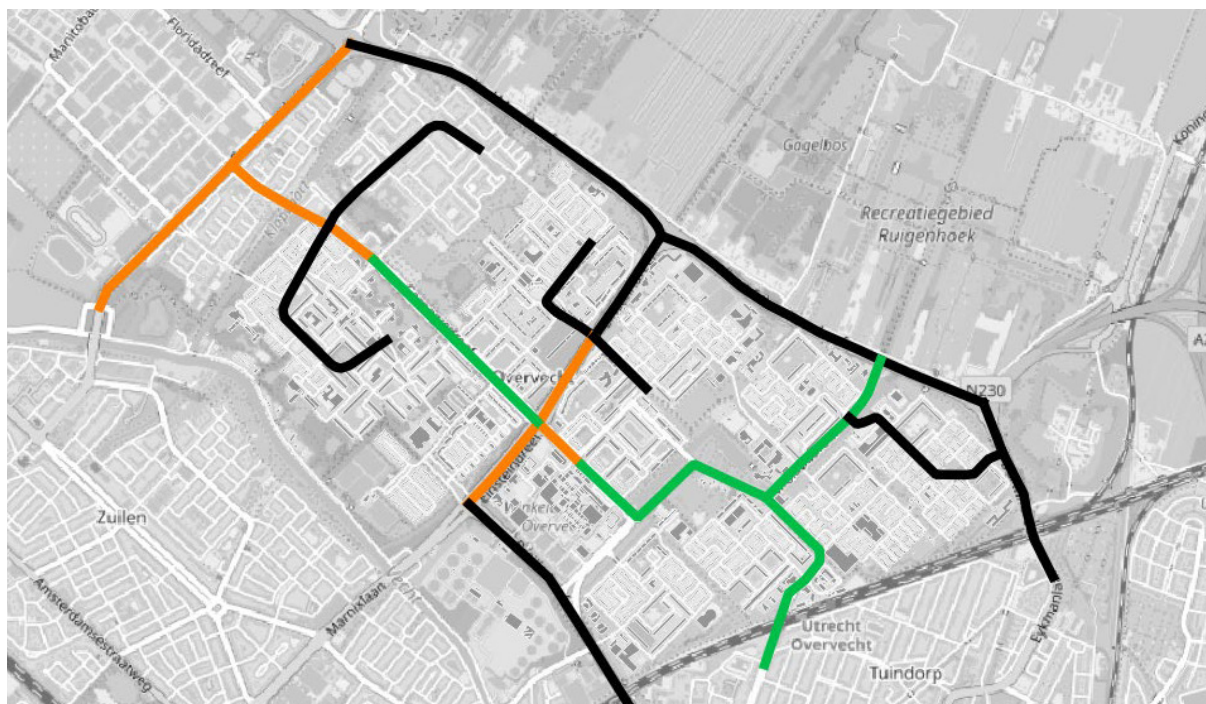
Geluidssituatie langs wegen

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Wegvak	Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Vershil intensiteit (%)	Vershil geluids-belasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25	+1,0

Wegvak (vervolg)	Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Vershil intensiteit (%)	Vershil geluidsbelasting (dB)
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is te zien in onderstaande figuur.



Figuur 4.10 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inrikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerste-lijns bebouwing.

Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie nog alleen sprake is van OV-bewegingen.

Omdat sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, wordt alternatief 1 voor wat betreft geluid als negatief (-) beoordeeld.

Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer

In alternatief 1 worden op diverse locaties binnen Overvecht nieuwe woningen gerealiseerd. De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de wegen met de hoogste geluidsbelasting binnen het gebied. In het gebied tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef zijn circa 950 nieuwe woningen beoogd. Ten zuidoosten van de Einsteindreef zijn circa 3.450 nieuwe woningen beoogd. Daarmee wordt meer dan de helft van de nieuwe woningen gerealiseerd op door wegverkeersgeluid hoogbelaste locaties. Daarom wordt de geluidssituatie voor de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Benadrukt wordt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in een later planstadium dient te worden getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

In beginsel mag de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de gemeentelijke wegen daarbij niet hoger zijn dan de standaardwaarde van 53 dB. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.

Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een standaardwaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 250 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, circa 1.000 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 14% van de woningen binnen het invloedsgebied van het spoor. Dit is een relatief beperkt aantal. De situatie is als positief (+) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Geluidssituatie nieuwe woningen industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijfsgebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de Omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 4.5 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 1
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	350
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.600
Bedrijfsgebied Overvecht	1.300
Totaal	4.250

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder komen te liggen is daarmee fors en flink hoger dan in alternatief 2. Hierbij moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd – dit is echter niet vast te stellen, omdat de indeling van de bouwstempels van de Omgevingsvisie niet bekend is. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd dat naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect in alternatief 1 (- -).

Gecumuleerd geluid nieuwe woningen

Voor het beoordelen van de gecumuleerde geluidsbelasting komen de beoordelingen van de afzonderlijke geluidsbronsoorten samen. De plannen zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Daarmee zijn de plannen met name van invloed op het wegverkeersgeluid en zullen deze effecten ook doorwegen in de gecumuleerde geluidsbelasting. Afhankelijk van de hoogte van de diverse geluidsbronnen zal het effect in meer of mindere mate waarneembaar zijn.

Per geluidsbronsoort is de situatie beoordeeld op basis van de beoogde locaties van nieuwe woningen ten opzichte van de geluidsbronnen. Daar waar sprake is van een hoge geluidsbelasting ten gevolge van een bepaalde bron, zal ook de gecumuleerde geluidsbelasting relatief hoog zijn. Met name op door wegverkeersgeluid en industrie geluid hoogbelaste locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd. Daarom is de woningbouw in alternatief 1 ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

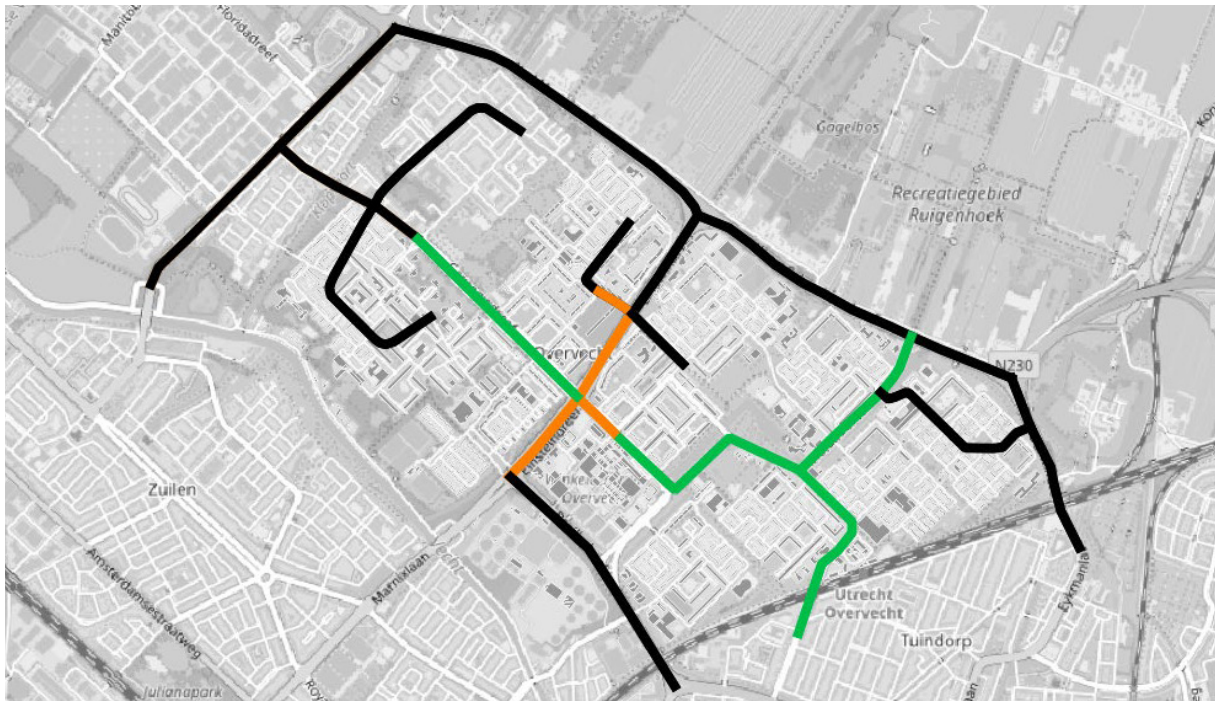
Geluidssituatie langs wegen

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 4.6 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak (vervolg)	Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Vershil intensiteit (%)	Vershil geluids-belasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	21	+0,8
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	31	+1,2
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	7	+0,3
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	9	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	18	+0,7
6. Japuradreef	800	600	-25	-1,2
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-13	-0,6
8. Zambesidreef	6.500	8.900	37	+1,4
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	52	+1,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	31.400	19	+0,8
12. Einsteindreef	12.800	22.800	78	+2,5
13. Einsteindreef	16.200	26.100	61	+2,1
14. Humberdreef	7.000	7.700	10	+0,4
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	68	+2,3
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-50	-3,0
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-41	-2,3
18. Wolgadreef	9.900	11.100	12	+0,5
19. Darwindreef	14.200	16.500	16	+0,7
20. Brailledreef	15.200	18.900	24	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is samengevat in onderstaande figuur.



Figuur 4.11 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

Uit de figuur blijkt dat met name langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprickers Oranjerivierdreef (wegvak 9), en Zamenhofdreef (wegvak 15) significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie alleen nog sprake is van OV-bewegingen.

Wanneer de geluidssituatie in alternatief 2 vergeleken wordt met alternatief 1, valt op dat de voor planalternatief 2 geconstateerde significante veranderingen grotendeels overeenkomen met planalternatief 1. Een belangrijk verschil is dat aan de noordwestzijde van Overvecht (omgeving Franciscusdreef) geen significante toenames van de geluidsbelasting verwacht worden, waar dat in alternatief 1 wel het geval is. Dit is het gevolg van ruim 3.000 verkeersbewegingen meer in alternatief 1. Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.

Hoewel sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, is er binnen Overvecht langs diverse wegvakken sprake van significante afnames van de geluidsbelasting. Daarom wordt alternatief 2 voor wat betreft geluid als neutraal (0) beoordeeld.

Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer

In alternatief 2 worden op diverse locaties binnen Overvecht nieuwe woningen gerealiseerd. De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de wegen met de hoogste geluidsbelasting binnen het gebied. In het gebied tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef zijn circa 1.800 nieuwe woningen beoogd. Ten zuidoosten van de Einsteindreef zijn circa 2.600 nieuwe woningen beoogd. Daarmee wordt meer dan de helft van de nieuwe woningen gerealiseerd op door wegverkeersgeluid hoogbelaste locaties. Daarom wordt de geluidssituatie voor de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Benadrukt wordt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in een later planstadium dient te worden getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. In beginsel mag de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de gemeentelijke wegen daarbij niet hoger zijn dan de standaardwaarde van 53 dB. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.

Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 250 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, circa 400 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 6% van de woningen binnen het invloedsgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt aantal en daarmee zeer positief beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidssituatie nieuwe woningen industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijfsgebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de Omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidshinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 2 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 4.7 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 2
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	0
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.300
Bedrijfsgebied Overvecht	1.000
Totaal	3.300

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder komen te liggen is daarmee fors, echter een stuk lager dan in alternatief 1. Ook hier moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd ook voor alternatief 2 naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect (- -).

Gecumuleerd geluid nieuwe woningen

Voor het beoordelen van de gecumuleerde geluidsbelasting komen de beoordelingen van de afzonderlijke geluidsbronsoorten samen. De plannen zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Daarmee zijn de plannen met name van invloed op het wegverkeersgeluid en zullen deze effecten ook doorwegen in de gecumuleerde geluidsbelasting. Afhankelijk van de hoogte van de diverse geluidsbronnen zal het effect in meer of mindere mate waarneembaar zijn.

Per geluidsbronsoort is de situatie beoordeeld op basis van de beoogde locaties van nieuwe woningen ten opzichte van de geluidsbronnen. Daar waar sprake is van een hoge geluidsbelasting ten gevolge van een bepaalde bron, zal ook de gecumuleerde geluidsbelasting relatief hoog zijn. Met name op door wegverkeersgeluid en industrie geluid hoogbelaste locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd. Daarom is de woningbouw in alternatief 2 ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting als zeer negatief (- -) beoordeeld.

4.5.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Daarom dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Ook voor de realisatie van nieuwe woningen zal de toepassing van geluidsreducerende maatregelen nader moeten worden onderzocht. Naar verwachting zal de geluidsbelasting op de nieuwe woningen hoger liggen dan de standaardwaarden voor wegverkeers-, railverkeers- en industrie geluid uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Bij het treffen van maatregelen wordt doorgaans de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met 'stil asfalt' de geluidsbelasting met circa 2 dB tot 3 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 5 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen, in plaats van een wegdekverharding van elementen in keperverband (en bij 30 km/h).

Overdrachtsmaatregelen

Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen

Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

4.6 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf is een verduidelijking opgenomen bij de effectbeoordeling van luchtkwaliteit in het MER Omgevingsvisie Overvecht.

In de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit is de relatie gelegd met de beschikbare concentraties uit de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Onder de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is ingegaan op deze concentraties. Daarmee is de relatie gelegd met de geldende normen en WHO-advieswaarden (Schone Lucht Akkoord). Voor de beschouwde planvarianten zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd.

Op basis van die verandering van het aantal verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre langs wegen significante veranderingen van de concentraties verwacht moeten worden. Daarbij is sprake van een andere beoordeling ten opzichte van de indicator verkeer (voorbeeld: een toename van 500 mvt/etm kan vanuit het oogpunt verkeer significant zijn, maar leidt vanuit het oogpunt luchtkwaliteit in beginsel niet tot een significant effect).

Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ is als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip 'niet in betekenende mate'. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ worden als 'in betekenende mate' gezien. In de analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk sprake is van een concentratieverandering groter dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Uit het onderzoek blijkt dat langs diverse wegen een significante toename van de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht moeten worden. Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de omgevingswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (eerder: Wet milieubeheer; normen zijn overgenomen in Bkl) voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan

de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} zijn zowel alternatief 1 als alternatief 2 als negatief (-) beoordeeld.

Uit de concentratiegegevens uit de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties langs wegen in Utrecht zowel in de huidige situatie als de toekomstige (autonome) situatie hoger liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2021. Dit is dus een aandachtspunt dat niet direct aan de plannen gerelateerd is. Ook zonder uitvoering van de plannen is sprake van hogere concentraties dan de advieswaarde.

In de rapportage zijn de maximale concentraties opgenomen op basis van de beschikbare gegevens uit het CIMLK. Gevraagd is tevens de minimale concentraties inzichtelijk te maken. De minimale en maximale concentraties zijn opgenomen in navolgende tabel.

Tabel 4.8 Concentraties luchtverontreiniging per zichtjaren 20121 2n 2023

Concentraties luchtverontreiniging	Zichtjaar 2021	Zichtjaar 2023
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO ₂)	16 – 33 µg/m ³	12 – 20 µg/m ³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM ₁₀	17 – 20 µg/m ³	15 – 18 µg/m ³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM _{2,5}	9 – 12 µg/m ³	7 – 9 µg/m ³

4.7 Stikstofdepositie

In haar advies gaat de Commissie voor de mer in op enkele punten rond stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In deze paragraaf wordt een verduidelijking gegeven op de wijze van effectbeoordeling voor stikstofdepositie.

De sterk negatieve beoordeling van de indicator stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in het MER Omgevingsvisie Overvecht is gebaseerd op huidige wetgeving voor vergunningen, waarbij de grenswaarde op 0,01 mol per hectare per jaar ligt. Ondanks dat de Omgevingsvisie geen vergunningentraject is, geeft de grenswaarde van 0,01 wel een kader. Omdat de toenames van stikstofdepositie van de Omgevingsvisie 0,06 t/m 0,22 zijn wordt dit dus als zeer negatief bestempeld. De Commissie mer stelt dat op basis van totale achtergronddepositie op de Oostelijke Vechtplassen de éxtra stikstofdepositie als gevolg van Omgevingsvisie Overvecht relatief klein is. Dat is juist, maar (1) het projecteffect is in relatie tot de totale achtergronddepositie altijd klein en (2) hiermee verdwijnt het bovenstaande kader, en wordt de grenswaarde van wat als acceptabele toevoeging van stikstofdepositie kan worden gezien arbitrair.

Uitgangspunt voor de effectbeoordeling in het planMER is dat als gevolg van de bouw van woningen (en sloop om ruimte te maken voor nieuwbouw) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor negatieve effecten. De Commissie mer stelt dat er ook moet worden gekeken naar maatregelen vanuit de Omgevingsvisie die bijdragen aan vermindering van stikstofuitstoot en hoe die maatregelen doorwerken naar stikstofuitstoot van individuele bewoners. Deze maatregelen (stimuleren OV en fiets) zijn echter al meegenomen in het verkeersmodel dat input is geweest voor de berekeningen van de stikstofdepositie.

Een berekening van de relatieve stikstofdepositie per inwoner is niet gebruikelijk bij ruimtelijke besluiten en bij een MER. Dit past ook niet bij de grenswaarde zoals in de voorgaande alinea beschreven. Daarbij is een dergelijke analyse erg ruw en zal leiden tot een globale inschatting van de toe- of afnames van stikstofdepositie, met een grote foutmarge. Dit geeft geen aanvullende informatie voor de besluitvorming over de Omgevingsvisie. Daarom is voor deze aanvulling op het MER geen berekening uitgevoerd van de relatieve toe- of afname van stikstofdepositie per inwoner.

4.8 Gezondheid

Ten aanzien van het thema gezondheid beschouwt de Commissie mer dat de beoordeling die is samengesteld uit drie indicatoren, namelijk sport en bewegen, groen in de wijk en sociale cohesie op een vrij beperkte manier is gebeurd. Ter verduidelijking willen wij aangeven dat er in het MER bewust voor is gekozen om de andere thema's zoals hittestress, luchtkwaliteit en geluid niet nogmaals bij het hoofdstuk gezondheid te laten terugkomen om dubbeltellingen te voorkomen.

Als toch gekeken wordt vanuit een breder perspectief, dan valt op dat alternatief 1 meer woningen worden gebouwd op enkele plekken met geluidsoverlast en mindere luchtkwaliteit. De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast is de hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van geluidhinder komen te liggen (waaronder de RWZI, HWC en bedrijventgebied Overvecht) in alternatief 1 flink hoger dan in alternatief 2. Bovendien worden bij alternatief 1 circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de geluidscontouren van het spoorweg-lawaai tegenover circa 350 woningen bij alternatief 2. Het effect van het verkeersbeleid om het verkeer uit de buurten te weren is meegenomen onder de beoordeling van de geluids-situatie langs wegen. Enerzijds levert dit een positief effect op, maar anderzijds ook een negatief effect door verschuiving van verkeer en toename in verkeer ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen. Zoals aangegeven in de paragraaf geluid zullen geluidsreducerende maatregelen moeten worden afgewogen. Ook voor de realisatie van nieuwe woningen nabij bestaande geluidsbronnen zal in beide planalternatieven de toepassing van geluids-reducerende maatregelen moeten worden afgewogen om geluidsoverlast te verminderen.

Voor wat betreft de andere facetten voor een gezonde stedelijke leefomgeving, zoals tabaksverkoop, voedselomgeving en binnenmilieu, vinden wij deze niet binnen de scope van een Omgevingsvisie vallen. Deze aspecten gaan over meer dan alleen de fysieke leefomgeving waarop een Omgevingsvisie en bijbehorend MER zich op richten. Daarom zijn deze laatste aspecten ook niet opgenomen in de beoordeling van het MER.

4.9 Circulariteit

De Commissie merkt op dat in de onderbouwing van deze beoordeling de suggestie wordt gewekt dat met de hoeveelheid sloop Overvecht meer circulair wordt, omdat er dan meer materialen hergebruikt kunnen worden. Hieronder volgt een toelichting bij deze beoordeling.

Van een volledig circulaire samenleving of circulaire economie is sprake als geen nieuwe grondstoffen meer nodig zijn. Dat gaat over slopen en bouwen van gebouwen, maar ook over afval, voedsel, water en energie. De Omgevingsvisie gaat in op de gewenste fysieke leefomgeving van Overvecht in 2040 en beschrijft daarom welke keuzes gemaakt worden over slopen en bouwen van woningen, over water en energie, maar gaat niet over afval en voedsel. Het MER geeft een beoordeling in het MER van verschillende thema's en indicatoren die te maken hebben met circulariteit. Dit zijn naast hergebruik bestaand materiaal, ook indicatoren over water, aandeel duurzame energie, totaal energieverbruik(en) en ook CO₂-uitstoot.

Specifiek voor de indicator gebruik bestaand materiaal wordt bij beide onderzochte alternatieven in het MER en ook in de Omgevingsvisie Overvecht uitgegaan van sloop van gebouwen. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO₂-uitstoot, maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asphalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de Omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. De gemeente kan hiervoor gebruiken van haar eigen 'Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie'.

Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op voor het gebruik van bestaand materiaal ten opzichte van de referentiesituatie (+). Voor CO₂-uitstoot wordt echter een negatief effect (-) verwacht bij de twee onderzoeksalternatieven en de Omgevingsvisie.

Verder zal het lastig zijn om de ambitie te halen voor Overvecht van 100% circulair in 2050. In de Omgevingsvisie wordt wel het volgende benoemd: "We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu." Maar er worden geen aanvullende maatregelen beschreven naast het bestaande beleid van gemeente Utrecht rond circulariteit. De uiteindelijke sloop en bouw in Overvecht zal door verschillende projectontwikkelaars, woningcorporaties en anderen worden uitgevoerd. De gemeente Utrecht is ondertekenaar en ambassadeur van Het Nieuwe Normaal waarmee opdrachtgevers en opdrachtnemers afspraken kunnen maken over circulaire prestaties. De gemeente kan de prestatieniveaus van Het Nieuwe Normaal gebruiken hiervoor. Deze prestatieniveaus worden in de tijd aangescherpt richting een circulaire economie in 2050. Aangezien er veel materiaal nodig is om de ontwikkeling te realiseren zal het een grote uitdaging zijn voor de ontwikkelaars en eigenaren om deze ambities te behalen.

4.10 Eindtabel milieueffecten op basis van aanvullende milieu-informatie

Op basis van het advies van de Commissie mer is voor enkele milieuthema's een verduidelijking opgenomen of een aanvulling op de milieu-informatie uit het MER Omgevingsvisie Overvecht. Op enkele indicatoren van het thema natuur zorgt dit voor een wijziging in de effectbeoordeling.

De aanvulling op referentiesituatie en de effectbeoordeling voor het thema natuur zorgt voor beschermde soorten en biodiversiteit een aanpassing van de beoordeling. Bij beschermde soorten wordt alternatief 1 neutraal tot licht negatief (0/-) beoordeeld ten op zichte van de referentiesituatie en alternatief 2 neutraal (0) beoordeeld. Daarnaast volgt een aanpassing op de beoordeling van biodiversiteit. Ervan uitgaande dat de referentiesituatie al slechter wordt dan de huidige situatie door autonome afname van de biodiversiteit, wordt verwacht dat de alternatieven 1 en 2 beide zorgen voor een positief effect (+) voor de biodiversiteit. Het verschil tussen beide alternatieven (met name gericht op de wijze van verdichting en de hoeveelheid extra groen) is te klein om op basis van het hier gehanteerde toetsingskader onderscheidend te zijn voor alle biodiversiteit in heel Overvecht. Derhalve blijft de beoordeling voor beschermde gebieden voor beide alternatieven staan.

Ten aanzien van geluid heeft de nieuwe data op basis van het wettelijk kader van de Omgevingswet geleid tot een aangepaste effectbeschrijving en -beoordeling. Dit is meegenomen in de effectentabel (tabel 7.1).

Voor het thema cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een aanvulling op de referentiesituatie en de effectbeschrijving gedaan, maar blijft de beoordeling hetzelfde zoals in het MER Omgevingsvisie Overvecht. Voor de thema's verkeer, stikstofdepositie, luchtkwaliteit, gezondheid en circulariteit is in desbetreffende paragrafen een verduidelijking opgenomen op de methode of wijze van effectbeoordeling. Ook voor deze thema's blijft de effectbeoordeling hetzelfde als in het MER Omgevingsvisie Overvecht is beschreven.

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1		Effectbeoordeling alternatief 1	
Thema: Verkeer					
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+		-	
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-		-	
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+		+	
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+		+	
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+		-	
Thema: Geluid					
Geluidssituatie langs wegen	Waarneembare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-		0	
Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van wegverkeer ligt	- -		- -	
Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van het spoor ligt	+		+ +	
Geluidssituatie nieuwe woningen industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van industrie ligt	- -		- -	
Gecumuleerd geluid nieuwe woningen	Beschouwing van gecumuleerd geluid	- -		- -	
Thema: Luchtkwaliteit					
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-		-	

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	
Thema: Natuur en biodiversiteit			
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	0/- 	0 
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0 	0 
Beschermde gebieden	Depositie van stikstof in mol/ hectare /jaar op stikstof gevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	- - 	- - 
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	+ 	+ 
Thema: Gezondheid			
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+ 	+ + 
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+ 	+ 
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+ 	+ + 
Thema: Bodem en water			
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+ 	+ + 
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	- 	- 
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0 	0 
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+ 	+ 
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+ 	+ 
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0 	0 

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1		Effectbeoordeling alternatief 1	
Thema: Klimaatadaptatie					
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0		0	
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+		+	
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige regen van 80 millimeter in 2 uur	+		+	
Thema: Omgevingsveiligheid					
Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-		-	
Thema: Archeologie en cultuurhistorie					
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-		-	
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0		0	
Thema: Ruimtelijke kwaliteit					
Belevingswaarde	Structuur	0		-	
Belevingswaarde	Identiteit	+		+	
Belevingswaarde	Herkenbaarheid	0		0	
Gebruikswaarde	Samenhang	+		0	
Gebruikswaarde	Diversiteit aan functies en aanbod	++		+	
Gebruikswaarde	Bruikbaarheid	+		+	

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1		Effectbeoordeling alternatief 1	
Thema: Energie					
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+		+	
Energietransitie	Totaal energieverbruik	-		-	
Thema: Circulariteit					
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+		+	
Thema: CO2-uitstoot					
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--		--	
CO2-uitstoot	Sloop- en bouwwerkzaamheden	--		--	
CO2-uitstoot	Openbaar vervoer	+		+	
CO2-uitstoot	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++		+	
CO2-uitstoot	Verduurzamen woningen	+		+	

4.11 Reflectie op Omgevingsvisie

Gevoeligheidsanalyse omgevingsvisie

De twee alternatieven (gebundelde verdichting en gespreide verdichting) zijn gekozen om de uitersten van milieueffecten in beeld te brengen en had niet tot doel om één van de twee alternatieven te kiezen.

Om een beeld te krijgen van de effecten van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil in effecten tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De conclusies van deze gevoeligheidsanalyse zijn opgenomen in hoofdstuk 10 van het MER. Hierin is geconcludeerd dat voor alle thema's behalve natuur de effecten van de omgevingsvisie op hoofdlijnen overeen komen met de effecten van onderzoeksalternatief 1. Voor natuur werd de ontwerp-omgevingsvisie minder negatief beoordeeld dan alternatief 2, omdat er in de omgevingsvisie duidelijker wordt aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden verwacht.

Effecten wijzigingen in omgevingsvisie naar aanleiding van zienswijzen

De definitieve omgevingsvisie is op een aantal punten aangepast ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvisie. Voor het MER zijn dit de mogelijk relevante wijzigingen:

- De knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is.
- De groenberekening is aangepast.

Effectverwachting wijziging type verkeersmaatregelen

Deze paragraaf beschrijft wat de verwachte effecten op de uitkomsten kunnen zijn als de harde knips uit de ontwerp-Omgevingsvisie vervangen worden door twee soorten ingrepen, te weten:

1. Herinrichting van Station t/m Carnegiedreef van de autovrije centrale as (alleen openbaar vervoer, fiets en voetganger);
2. Aanvullende maatregelen in de buurten (noodzaak, type en locatie) later te bepalen.

Verkeerskundig is hierbij aangegeven dat dit een beperkte concessie doet aan (de snelheid van) de mobiliteitstransitie. Immers het autogebruik binnen de wijk blijft voor korte verplaatsing (eerst) mogelijk. Daarmee zal deze aanpassing ten opzichte van de eerdere varianten naar verwachting dicht(er) bij de autonome (referentie) situatie zitten. Immers er zal enerzijds minder verdringend effect zijn en anderzijds is er natuurlijk wel een beperkte toename van verkeer als gevolg van het toevoegen van nieuw programma.

De effecten met betrekking tot railverkeer en industrie zullen door aangepaste verkeersmaatregelen niet beïnvloed worden. Voor zowel de geluidssituatie van nieuwe woningen wegverkeer als gecumuleerd geluid nieuwe woningen wordt geen significante verandering verwacht en zeker geen onderscheid tussen alternatief 1 en 2.

Het enige effect dat mogelijk gaat wijzigen is het effect Geluidssituatie langs wegen. Immers door de knips minder hard en of gefaseerd in te voeren zal het positieve effect van de ingrepen minder zijn dan van de hardere knips, maar ook zal het verdringend effect beperkter zijn. Daarom zal het verkeersbeeld en de geluidseffecten voor beide alternatieven naar verwachting op de meeste beschouwde wegen dicht(er) bij de autonome situatie komen te liggen dan met de hardere knips. Het is hierdoor dat de scores voor beide varianten nog steeds rond "0" zullen bedragen op dit onderdeel. Verder zal het daarmee de totale beoordeling niet wezenlijk beïnvloeden.

Verduidelijken groenberekeningen

De groenberekeningen zijn verduidelijkt zodat de gegevens in de omgevingsvisie inzicht bieden in de groenberekeningen

Vergelijking groenberekeningen omgevingsvisie met het MER

In het MER wordt beschreven dat in alternatief 1 2,17 ha groenblauwe routes kunnen worden toegevoegd, terwijl in alternatief 2 6,05 ha groenblauwe routes toegevoegd kunnen worden. Daarnaast staat in het MER dat er bij alternatief 1 14,25 ha en bij alternatief 2 13,68 ha buurt- en wijkgroen toegevoegd kan worden. De varianten zijn conceptueel en bewust vrij extreem getekend om de hoeken van het speelveld te verkennen.

Het verschil in groenblauwe routes:

Het grootste verschil in oppervlakte ontstaat doordat in alternatief 2 de bebouwing langs de NRU wordt verwijderd en de kavels worden vergroend, om het landschap maximaal de stad in te trekken. In alternatief 1 wordt daarnaast alleen de Carnegiedreef versmald en vergroend. In alternatief 2 worden naast de Carnegiedreef ook de Einsteindreef en de Brilledreef versmald en vergroend.

In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht kiezen we voor het sterk vergroenen van de kavels langs de NRU, zonder functies te verplaatsen ten gunste van groen. De wijkwegen worden smaller, groener en beter oversteekbaar. De Carnegiedreef transformeert deels in een autovrije parkstrook.

Het verschil in wijk en buurtgroen/parken:

Bij wijk en buurtgroen gaat alternatief 1 van iets meer groen uit dan alternatief 2 maar zijn de verschillen over het totaal gezien niet onderscheidend. Wel zit er verschil in de achterliggende uitgangspunten.

In beide alternatieven vindt verdichting binnen de buurten plaats.

- **Alternatief 1** concentreert verdichting langs de HOV-as en het stationsgebied. Dit maakt het mogelijk om het landschappelijke netwerk door te trekken in de buurten. Het groen waaiert landschappelijk door de buurten en zijn er vloeiende overgangen tussen de verschillende groentypologieën. De buurten zijn in alternatief 1 over het algemeen groter dan in alternatief 2.
- In **alternatief 2**, waarbij verdichting over de hele wijk is verspreid, is er veel meer contrast tussen compacte buurten met harde randen en het omliggende groen. Hier wordt het groen tussen de buurten vrijgespeeld (deels door bestaande bebouwing op te heffen en door vergroening). In alternatief 2 is daarnaast meer groen mogelijk door het vergroten van het Vechtzoompark door vergroenen/opheffen van verharding en bebouwing langs het Zandpad.

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht lijkt meer op alternatief 1 dan op alternatief 2. We maken meer verschil in vergroening per type buurt waardoor een genuanceerder beeld ontstaat. Ook wordt in de beleidsnota uitgegaan van het opheffen van straatparkeerplaatsen en het verplaatsen van straatparkeerplaatsen naar gebouwde voorzieningen. Dit levert een veel sterkere vergroening op van de buurten (19 ha inclusief de stadsparken)

Conclusie:

In alternatief 2 is dus meer groen mogelijk door het extreem vergroenen langs de NRU, het Vechtzoompark en tussen de buurten. De beleidsnota kiest voor terughoudendheid met sloop en stelt daarom geen grootschalige verwijdering van bebouwing voor langs de NRU. Alternatief 1 biedt meer groen verweven door de wijk door stedelijke verdichting te concentreren op specifieke plekken.

5. Monitoring en vervolgproces

5.1 Inleiding

De monitoring van milieueffecten binnen de omgevingsvisie Overvecht is gericht op het kunnen evalueren van de impact van geplande ruimtelijke ontwikkelingen op het milieu. Dit proces helpt bij het waarborgen dat de doelen van de omgevingsvisie in balans blijven met het behoud van een gezonde leefomgeving. Door middel van meetbare indicatoren worden (milieu)aspecten in de gaten gehouden. Het doel is om afwijkingen vroegtijdig te signaleren en bij te sturen, zodat de ontwikkeling van Overvecht duurzaam en milieuvriendelijk verloopt.

5.2 Monitoring en indicatoren

De doelstellingen van de Omgevingsvisie worden tijdens de uitvoeringsfase gevolgd met al beschikbare monitoringsinstrumenten en indicatoren. We onderscheiden daarbij de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk.
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Na iedere fase rapporteren we de voortgang van de Omgevingsvisie.

Outcome niveau

Daarbij sluiten we aan bij de monitor Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers begon een paar jaar geleden de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht'. Deze wijkaanpak staat voor het werken aan een wijk waar bewoners samen prettig leven. Die aantrekkelijk is voor (nieuwe) bewoners, bezoekers en ondernemers. Een wijk waar iedereen meetelt en mee kan doen. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte.

Jaarlijks wordt de voortgang op de vijf ambities en wijkbreed gevolgd en geduid in kennis-kringen. Het gaat daarbij om de volgende 5 ambities (1) Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, (2) Perspectief voor de jeugd versterken, (3) Veilige buurten, (4) Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat en (5) Meedoen en Ondernemen. De Omgevingsvisie Overvecht wil iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk. We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is. 'Plezierig wonen' betekent

bijvoorbeeld dat je een woning kunt vinden die bij je past, dat je kunt verhuizen als je een groter of kleiner huis nodig hebt, en dat je, zodra je de voordeur uitgaat, in een prettige omgeving bent waar je veilig voelt.

Indicatoren zijn vastgesteld in november 2019 als onderdeel van het actieprogramma Samen voor Overvecht. Veel indicatoren zijn van toepassing op de Omgevingsvisie Overvecht.

Output niveau

Daarbij sluiten we in eerste instantie aan bij het MPR en de monitoring waarin gevolgd wordt of we op koers liggen met de doelen uit de RSU.

Indicatoren

In onderstaande tabel staan alle indicatoren die op te nemen zijn in huidige monitorings-instrumenten. De indicatoren zijn gekozen op basis van doelstelling en strategie.

Benoemde indicatoren geven nooit een-op-een aan of het doel is gehaald of niet. Het zichtbaar maken van voortgang en de verantwoording hierop gaat breder dan alleen de terugkoppeling op de indicatoren. Het gaat om een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve informatie en dit duiden met partners, professionals en inwoners in de stad. Om zo gezamenlijk zicht te houden op de beweging en bij te sturen wanneer nodig, maar wel in diversiteit aan beschermde soorten.

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Groen en blauw verbeteren en versterken		
Nieuwe parkruimte, Straten verwijderen uit parken	Aantal hectare groen	Stadsbedrijven/Ruimte en bewerking door onderzoek en advies (Utrecht monitor)
Idem	% inwoners dat tevreden is over het groen in de buurt, % inwoners dat tevreden is over het park in de buurt, % inwoners dat tevreden is over de speelgelegenheid	Samen voor Overvecht
Thema: Veilig en verbonden		
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV), verbetering verkeersveiligheid, betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad voor lopen, fietsen en OV	Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer- Vraag: hoe veilig voel je je in het verkeer Vraag: kun je deelnemen zoals je dat wil	Bestaande vragen in inwoners-enquete - 2- jaarlijks
Idem	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Ongevallenstatistiek - jaarlijks
Idem	Aanwezigheid van maat-schappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Tellingen

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Ruimte voor groei en behoud		
5.000 woningen, 3.000 werkplekken, herinrichting stadsentrees Einsteinreed/ Fransiscusdreef/ Carnegiedreef/Zamenhofdreef, gelijkvloerse kruising Einsteinreed/Carnegiedreef, herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein	Aantal toegevoegde woningen	CBS/Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)
Idem	Aantal toegevoegde woningen	PAR/ Onderzoeken advies
Idem	Verdeling segmenten sociale huur, middensegment en duur Verdeling woningen qua oppervlakte	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)
Thema: Verschillend en voor iedereen		
Divers woningaanbod, stedelijke ontwikkeling rondom station, toegankelijke banen, koesteren bestaande voor- zieningen, toegankelijke banen, versterking sport en speel- ruimtes, meer ruimte voor veld- sport, maatschappelijke voor- zieningen	% woningen naar eigendoms- verhouding en prijssegment (aan- deel sociale huur, sociale huur via particuliere verhuur, midden huur, dure huur, betaalbare koop, en dure koop)	Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), BghU, RWU, WoON2018, bewerking gemeente Utrecht, Utrecht in Cijfers (Afdelng onderzoek en advies)
Idem	Aantal sociale huurwoningen is minimaal gelijk. Bij nieuwbouw voor ouderen/jongeren is buurt- voorrang ingezet.	Utrecht in Cijfers (Afd. onder- zoek en advies) Monitoring prestatieafspraken (afd. wonen)
Idem	Normen per beleidsveld, vaak uitgedrukt in m2	Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voor- zieningen
Thema: Duurzaam en toekomstbestendig		
Duurzaam en toekomst- bestendig bouwen, ver- vangingsopgave riolering, natuurinclusieve bebouwing, duurzame energie en warmte, circulariteit, hittestress	m2 groen, 2m afgekoppeld riool, streckende meters hemelwaterriool.	Visie water en riolering-GRP (voortgangsprogramma)
Idem	% schaduw op loop- en fietsroutes, % schaduw op loop- en fietsroutes, koele plek van 200m2 op max. 200m afstand van de woning	Visie klimaatadaptatie/Stedelijk Doelenkader
Idem	Natuurinclusieve bebouwing	Salderingsboekhouding SMP, meetnetten voor Urbane soorten (MUS en VleerMUS).

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Duurzaam en toekomstbestendig (vervolg)		
Circulair bouwen (Duurzaam en toekomst- bestendig bouwen)	Milieuprestatie Gebouw (MPG). in €MKI / m2 BVO / jaar (wettelijk verplicht bij nieuwbouw en renovatie van woningen en kantoren)	Bbl. Visie Utrecht Circulair 2050 Is gemonitord in Duurzaamheidsverslag 2023
Idem	Materiaalgebonden CO2 uitstoot in kg CO2eq/m2. (Paris Proof Indicator, volgt uit MPG berekening.)	Het Nieuwe Normaal (HNN)
Idem	Duurzaam materiaalgebruik. Massapercentage hergebruikt of hernieuwbaar materiaal.	Coalitieakkoord Visie Utrecht Circulair 2050 Beleidsnota Utrecht Circulair 2030 (vast te stellen Het Nieuwe Normaal (HNN) Stedelijk Doelenkader
Circulaire openbare ruimte	Milieukosten Indicator (MKI). in €MKI / m2 BVO / jaar	Uitvoeringsprogramma MVOI Het Nieuwe Normaal (HNN)
Natuurinclusieve bebouwing	verblijfplaatsen in gebouwen	salderingsboekhouding SMP
Idem	populatiegrote en trend gebouwbewonende soorten.	Meetnetten voor Urbane soorten (MUS en VleerMUS)
Thema: Gezondheid		
Inwoners ademen schonere lucht in en ondervinden minimale geluidshinder.	% Utrechters dat vaak overlast van lawaai ervaart (IE2021: 38%).	
We voorkomen zoveel mogelijk gezondheidsschade als gevolg van hittestress en zon.	% Utrechters dat een zes of hoger geeft voor de mogelijkheid om bij hitte verkoeling in de eigen woning te vinden (GM 2022: 72%).	
Idem	Natuurinclusieve % Utrechters dat een zes of hoger geeft voor demogelijkheid om bij hitte verkoeling in de tuin en/of de buurt te vinden (GM 2022: 71%).	

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

November 2024

Utrecht.nl